Vom Preiswettbewerb zum Leistungswettbewerb im gewerblichen Güterfernverkehr

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung des staatswissenschaftlichen Doktorgrades

an der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin

vorgelegt von

Erika Weth,
Dipl.-Volkswirtin

aus

Berlin-Charlottenburg

1940

Druckerei wissenschaftlicher Werke Konrad Triltsch
Würzburg-Aumühle

J 64

Dekan: Prof. Dr. Gieseke.

1. Gutachter: Prof. Dr. Müller.

2. Gutachter: Prof. Dr. Jecht.

Tag der mündlichen Prüfung: 20. Jan. 1939.

Tag der Promotion: 20. März 1940.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Gliederung.

Seite

Vorwort.

Erster Teil:

Ursachen und Grundlagen des Wettbewerbsproblems.

I. Das Verkehrswesen nach dem Kriege 1
1. Die Lage der Verkehrsmittel 1
2. Der Umfang der Verkehrsmengen 3
II. Die Grundlagen des Wettbewerbs 3
1. Der Wettbewerb auf Grund der Leistungsfähigkeit 4
a) Die technische Leistungsfähigkeit 4
b) Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit 5
2. Der Wettbewerb auf Grund der verschiedenen Behandlung durch den Staat 7
a) Verschiedene rechtliche Bindungen 7
b) Verschiedene wirtschaftliche Bindungen 13
III. Selbstkosten und Preisbildung bei Eisenbahn und Krafttwagen 16
1. Der Einfluß der Selbstkosten auf die Betriebsgestaltung 17
2. Die Preisbildung bei der Eisenbahn 19
3. Die Preisbildung beim Lastkraftwagen 22
4. Der Wert des Selbstkostenvergleichs 24

Zweiter Teil:

Die Folgen des Wettbewerbs und die ersten Gegenmaßnahmen.

I. Die Auswirkungen des Wettbewerbs 27
1. Der Verkehrsgewinn des Lastkraftwagens 28
2. Die Verkehrsverluste der Reichsbahn 31
II. Maßnahmen zur Beendigung des ungesunden Wettbewerbs 33
1. Die Selbsthilfemaßnahmen der Reichsbahn 33
a) Maßnahmen zum Leistungsausgleich 33
b) Maßnahmen zur Preisangleichung 35
c) Die Senkung der Nebenkosten 37
2. Der erste Versuch einer staatlichen Regelung 39
a) Die Notverordnung vom 6. Oktober 1931 40
b) Die Mängel dieser Regelung 41

Dritter Teil:

Die Lösung des Problems im nationalsozialistischen Staat.

I. Der Aufbau des Verkehrswesens 44
II. Die Gleichstellung der beiden Verkehrsmittel 46
1. Die Stellung zur Reichsbahn 47

Seite
a) Der Fortfall der innerpolitischen Bindungen 47
b) Die Lösung der außenpolitischen Bindungen 47
c) Der Schutz des finanziellen Gleichgewichts 49
2. Die Einstellung zum Kraftverkehr 50
a) Die steuerlichen Begünstigungen 50
b) Regelung des Straßenverkehrs 51
c) Die Reichsautobahnen und die Neuordnung des Straßenwesens .. 52
III. Die gesetzliche Regelung zur Verhinderung des ungesunden Wettbewerbs 55
1. Die Regelung des Personenverkehrs 55
2. Die gesetzliche Regelung des Güterfernverkehrs 56
a) Die neuen Lösungsversuche 56
b) Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen .. 57
c) Die Durchführung des Gesetzes 59
d) Die Verbesserungsmaßnahmen 61
IV. Ausblick 63

Schrifttumsverzeichnis.

Im Mittelpunkt der Verkehrspolitik der Nachkriegszeit stand das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. Zum Bewußtsein der Öffentlichkeit kam es erst ungefähr ein Jahrzehnt nach seiner Entstehung, als der Wettbewerb immer schärfere Formen annahm, die auch auf die Wirtschaft nicht ohne Einfluß blieben. Denn der Verkehr belastet die Wirtschaft mit Kosten, sie ist daran interessiert, möglichst wenig für die Transporte zu zahlen. Aber die Lösung dieses Problems überließ die staatliche Wirtschaftspolitik, gestützt auf die Grundsätze des Liberalismus, den davon Betroffenen selbst. Erst die durch die schwere Wirtschaftskrise hervorgerufene Notlage des einen Konkurrenten, der Eisenbahn, veranlaßte das staatliche Eingreifen, das — kennzeichnend — durch eine Notverordnung erfolgte. Doch die durch die Machtübernahme durch den Nationalsozialismus geschaffene politische Einheit brachte auch für das Verhältnis Eisenbahn—Kraftwagen die Lösung, die beiden Verkehrsmitteln ihre Stellung im Verkehrswesen sicherte. Aus der Frage: Eisenbahn o d e r Kraftwagen wurde die Losung: Eisenbahn u n d Kraftwagen [1]).

[1]) Koenigs, in Verkehrswissenschaftl. Forschungen; Münster 1936, S. 20, hrsg. von Berkenkopf.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41550822_0072

Erster Teil:

Ursachen und Grundlagen des Wettbewerbsproblems.

Wenn diese Entwicklung jetzt verfolgt werden soll, wird es besonders auf dem Gebiete des Güterverkehrs geschehen, der den Hauptteil des Verkehrs bildet. Hier war die Konkurrenz besonders scharf. Einen weiteren Grund für diese Auswahl bildet die Tatsache, daß ein großer Teil des Personenverkehrs, der private Kraftwagenverkehr, sich seiner Natur nach jeder Bindung entzieht und von der Eisenbahn als Tatsache hingenommen werden muß.

Um die Ursachen des Wettbewerbs zu erläutern, soll ein Blick auf das Verkehrswesen der Nachkriegszeit geworfen werden.

I. Das Verkehrswesen nach dem Kriege.

In der Nachkriegszeit kennzeichnen zwei Dinge das Verkehrswesen:

1. das Aufkommen moderner Verkehrsmittel wie Flugzeug, Ferngasleitungen und besonders der Kraftwagen, dessen Entwicklung hier gezeigt werden soll;
2. die Verminderung der Verkehrsmengen, durch strukturelle und politische Einflüsse [1]).

1) Die Lage der Verkehrsmittel.

Der Krieg förderte besonders die schnelle Entwicklung des Kraftwagens. Als 1916 bei den Eisenbahnen infolge ihrer Überbeanspruchung Transportkrisen auftraten, wurden sogen. „Transportsperren" angeordnet, und nur lebenswichtige Güter zur Beförderung zugelassen. So wanderten die übrigen Güter auf den Lastkraftwagen ab, der damit seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen konnte. Nach Kriegsende wurden als Folge der Demobilmachung die Kraftwagen aus Heeresbeständen billig veräußert [2]). Später ermöglichte

[1]) Sarter, in Verkehrsprobleme der Reichsbahn, Bln. 1932, S. 34.
[2]) Merkert, Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege, Bln. 1926, S. 2, 3.

die Inflation die preiswerte Anschaffung von Kraftwagen und die Umstellung der Fabriken von Kriegsmaterial auf Kraftwagenherstellung veranlaßte eine Überproduktion, die gleichfalls zur Verbilligung beitrug [3]). Dazu kam, daß durch den Krieg die Eisenbahnen an Leistungsfähigkeit eingebüßt hatten, da sie einen großen Teil ihrer Wagen und Lokomotiven ausliefern mußten [4]). So ging die Entwicklung immer weiter, die Zahl der Kraftwagen stieg von Jahr zu Jahr, unterstützt durch die Vorteile, die er bot. Selbst die Wirtschaftskrise brachte die Entwicklung nicht zum Stillstand, wenn sie sie auch etwas verlangsamte.

Die Entwicklung der Zahl der Lastkraftwagen von 1914—1931 (Stand jeweils am 1. Juli [5]).

Jahr	Anzahl	in % von 1914	in % von 1924
1914 (1. Jan.)	9 071	100	—
1924	60 629	668,4	100
1925	80 363	885,9	132,5
1926	90 029	992,5	148,5
1927	100 969	1 113,1	166,5
1928	121 765	1 342,4	200,8
1929	143 952	1 586,9	237,4
1930	157 432	1 735,6	259,4
1931	161 072	1 775,7	265,7

Ein Wettbewerb entsteht erst durch die regionale Überlagerung verschiedener Verkehrsmittel im gleichen Verkehrsgebiet [6]). Im deutschen Raum bestanden schon die Eisenbahnen, die bisher fast ein Verkehrsmonopol besaßen. Sie hatten ein ausgedehntes, weitverzweigtes Verkehrsnetz geschaffen, so daß auf 100 qkm an Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs (ausschließlich Klein- und Straßenbahnen) 12,4 km entfallen [7]). Besonders die Deutsche Reichsbahn, als Hauptvertreterin der deutschen Eisenbahnen, wurde in ihrer Monopolstellung in der Verkehrsbedienung vom Kraftwagen angegriffen. Sie war benachteiligt durch die Schäden, die sie durch den Krieg, hinsichtlich ihrer übergroßen Materialabnutzung, erlitten hatte. Dann

[3]) Adam, in ZfV 1926, Heft 1, S. 2.
[4]) Reinke, Das Landstraßenproblem unter dem Einfluß des Kraftwagens, Geifswald 1930, S. 12.
[5]) Das deutsche Straßen- und Wegewesen, Einzelschriften zur Statistik des Deutschen Reiches, Bln. 1934, Nr. 29, S. 9.
[6]) Pirath, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin 1934, S. 240.
[7]) Sarter, in Verkehrsprobleme der Reichsbahn, S. 42.

brachten die Überleitung auf das Reich 1920, die finanziellen Verluste durch die Inflation und die spätere Wirtschaftskrise weitere Nachteile für die Wettbewerbsfähigkeit.

2) Der Umfang der Verkehrsmengen.

Der Übersetzung der Verkehrsmittel stand keinesfalls ein geeigneter Verkehrszuwachs gegenüber[8]).

Erstens hatten die auf Grund des Versailler Diktats veranlaßten Gebietsabtretungen eine Verkleinerung des deutschen Verkehrsraumes und eine Verringerung der anfallenden Gütermengen auf 83 v. H.[9]) herbeigeführt. Zweitens bedingte die Abhängigkeit des Verkehrsumfanges von der Wirtschaftslage[10]) beim Ruhreinfall und der Wirtschaftskrise eine Verminderung der Nachfrage nach Transportleistungen[11]). Wenn es heißt: jedes neue Verkehrsmittel schafft sich neuen Verkehr, trifft dies in gewisser Beziehung auch für den Kraftwagen zu, z. B. daß durch ihn neue Ortsverbindungen geschaffen werden, doch in Zeiten des Verkehrsrückganges ist die Möglichkeit, sich neuen Verkehr zu schaffen, beschränkt[12]). Auch die vermehrte Anwendung der weißen Kohle und die Einführung von Ferngasleitungen sowie die Standortsveränderungen in der deutschen Industrie schränkten den Güteranfall in großem Maße ein[13]).

II. Die Grundlagen des Wettbewerbs.

Um zu klären, welche Stellung jedes Verkehrsmittel innerhalb der Wirtschaft beanspruchen kann, ist festzustellen, welchen Eigenwert es besitzt und welche Vorteile es der Verkehrsbedienung auf Grund seiner Leistungsfähigkeit bietet[1]) und welchen Anteil am Verkehr es sich im Wettbewerb auf Grund seiner Preisgestaltung oder der verschiedenartigen Behandlung durch die Verkehrspolitik erworben hat[2]).

---

[8]) Eisenbahn—Kraftwagen, Denkschrift des Studienausschusses des Dtsch. Industrie- u. Handelstages, Bln. 1931, S. 2.
[9]) Denkschrift des D. I. H. T., S. 1.
[10]) Ditgen, im A.f.E. 1928, S. 409.
[11]) Hüfner, Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft, ... Bln. 1936, S. 54.
[12]) Kallwaß, Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn u. Kraftwagen, Greifswald 1933, S. 35.
[13]) Vogt, Wandlungen im deutschen Eisenbahnwesen, in: Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft, S. 159/61.
[1]) Goudefroy, in DWZ 1921, Nr. 2, S. 20.
[2]) Hüfner, a. a. O., S. 53.

1) Der Wettbewerb auf Grund der Leistungsfähigkeit.

Bei der Leistungsfähigkeit der beiden Verkehrsmittel ist zu unterscheiden die technische und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit.

a) Die technische Leistungsfähigkeit.

Die technische Leistungsfähigkeit ist abhängig von gewissen technischen Vorrichtungen: Weg, Kraft und Fahrzeug [3]).

Der Unterschied zwischen Eisenbahn und Kraftwagen liegt hauptsächlich in der Fahrbahn. Die Eisenbahn ist durch ihre Schienengebundenheit in ihrer räumlichen Ausdehnungsmöglichkeit beschränkt, ihr Verkehr ist linear. Deshalb ist sie auf Zubringer angewiesen, wodurch große Anlagen für das Umladen nötig werden [4]). Der Kraftwagen ist dagegen in seiner Verbreitungsmöglichkeit nur von der Dichte und Verzweigtheit des jeweiligen Straßennetzes abhängig, er ist Flächenverkehr. Dadurch ist er beweglicher, anpassungsfähiger an Ort und Zeit, seine besonderen Vorteile liegen in der individuellen Verkehrsbedienung und dem Haus—Haus-Verkehr. Danach fällt auf kurze Entfernungen das Umladen fort, und das bedeutet die Ersparnis von Kosten für besondere Anlagen, für bessere Verpackung, und vermindert die Beschädigungsgefahr [5]). Heute ist das Umladen nicht immer entbehrlich, da beim Stückgutverkehr die Güter oft innerhalb der Stadt auf leichten Kraftwagen gesammelt werden und dann erst auf das schwere Linienfahrzeug umgeladen werden [6]). Aber die Abhängigkeit von der Vor- oder Nachfracht fällt immer fort [7]).

Das Fehlen der Schiene wirkt sich sowohl auf die Zugkraft wie auf die Größe der Fahrzeuge aus. Es ist nicht möglich, auf der Straße die Motorkraft einzusetzen, die eine Lokomotive besitzt, welche einen Güterzug von 1 000 t fortbewegt. Dadurch ist der Lastkraftwagen in der Massenbeförderung der Eisenbahn unterlegen. Der einzelne Versender wird weniger davon betroffen, da er meist kleinere Ladungen aufgibt.

Der technische Fortschritt ermöglicht es, den Lastkraftwagen mit zwei Anhängern zu koppeln, wodurch eine Tragfähigkeit von 15 t

---

[3]) Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- u. Staatswirtschaft, 2. Aufl., 1. Bd., S. 52. Pirath, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Bln. 1934, S. 26.

[4]) Pirath, a. a. O., S. 160.

[5]) Heinritz, Der Wettbewerb der versch. Verkehrsmittel, Jena 1933, S. 31.

[6]) Fischer-Reuther-Mayer, Der Güter- und Personenverkehr, Grdr. d. Betriebswirtschaftslehre, Leipzig 1936, S. 164.

[7]) Wiedenfeld, Die Monopoltendenz des Kapitals, Jena 1937, S. 26.

erreicht ist, die derjenigen eines Normalgüterwagens entspricht [8]). Aber die Beschaffenheit der Straßendecke und der größere Reibungswiderstand, der zwar durch die Gummibereifung vermindert werden kann, bilden die Schranken für seine Entwicklung [9]).

Bezüglich der Beförderungsweite und des Aktionsradius der beiden Wettbewerber ist die einfache Scheidung: Nahverkehr für den Kraftwagen, die weiten Strecken für die Eisenbahn, heute nicht mehr möglich. Die technische Entwicklung des Kraftwagens hat ihn auch auf den weiten Strecken leistungs- und konkurrenzfähig gemacht [10]). Die Grenze liegt bei ungefähr 400 km, darüber hinaus ist die Eisenbahn durch ihre Tarifstaffelung billiger, ihre Pünktlichkeit und Sicherheit überwiegt die Nachteile des Umladens und der hohen Abfertigungskosten [11]).

b) Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit.

Neben den technischen Vorrichtungen ist die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Bedeutung. Sie ist in großem Maße von den technischen Eigenarten abhängig. Ihre Erfordernisse sind: Schnelligkeit, Häufigkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit.

Von besonderer Wichtigkeit ist heute im Wettbewerb die Schnelligkeit [12]). Wenn man hierunter die Fahrgeschwindigkeit versteht, so ist die Eisenbahn im Vorteil, weil durch die Schienengebundenheit der Reibungswiderstand und der Luftwiderstand verringert werden. Das ermöglicht durch Steigerung der Zugkraft gleich eine erhebliche Beschleunigung. Heute ist die Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge auf die der Personenzüge gehoben worden und mit 30 bis 45 Std./km anzusetzen, denen man beim Lastkraftwagen höchstens 20—30 Std/km gegenüberstellen kann [13]). Anders steht es mit der Beförderungsdauer, d. h. der Zeit, in der das Gut vom Versender zum Empfänger gelangt. Hierunter fallen auch alle Aufenthalte. Nach dem oben Gesagten über die Eigenart des Kraftwagens bei der Haus-Haus-Beförderung ist hier seine Überlegenheit, besonders wieder im Nahverkehr, ersichtlich [14]). Die Güterzüge werden einmal ihrer größeren Transporteinheit wegen, die geteilt werden muß,

[8]) Wiedenfeld, Transportwesen, Tübingen 1930, S. 41.
[9]) v. d. Borght, Das Verkehrswesen, 3. Aufl. Leipzig 1925, S. 9.
[10]) Goudefroy, in DWZ 1921, Nr. 2, S. 21.
[11]) Heinritz, a. a. O., S. 31.
[12]) Merkert, Kernpunkte der Preisbildung im Verkehrswesen, Berlin 1937, S. 34.
[13]) Reinke, a. a. O., S. 24.
[14]) Merkert, Kernpunkte . . . , S. 41.

durch Rangieren aufgehalten, dann, da sie nicht direkt zum Empfänger führen (mit Ausnahme, wenn der Empfänger einen Gleisanschluß besitzt) verlieren sie durch Umladen auf den Zubringer viel Zeit. Auf den langen Strecken kann die Bahn diese Zeitverluste durch größere Fahrgeschwindigkeiten ausgleichen [15]).

Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit sind weitere Erfordernisse der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Sie beruhen zum Teil auf den gleichen Grundlagen. Gemeinsam ist ihnen die Abhängigkeit von den Witterungseinflüssen. Hier ist die Eisenbahn bevorzugt. Durch ihre Schienengebundenheit ist sie imstande, bei Regen, Vereisung, Nebel usw. den Betrieb gleichmäßig zu unterhalten, da bei ihr die Gefahr, von der Fahrbahn abzugleiten, geringer ist [16]). Das gleiche gilt für den Nachtverkehr. Die Häufigkeit ist außerdem abhängig von der betrieblichen Kostengestaltung. Bei der Eisenbahn ist es ohne große Kostensteigerung möglich (da die Kosten für die Anlage sowieso bestehen; vgl. unten), die Leistungen zu vergrößern [17]), während der Kraftwagen zugleich auch eine neue Zugkraft zur Verfügung stellen muß [18]).

Die Schienengebundenheit und damit die Möglichkeit ungehinderter Fahrt bringt bei der Eisenbahn die größere Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit mit sich, die ihren Ausdruck in der Fahrplanmäßigkeit finden [19]). Der Kraftwagen ist durch die Straßenbenutzung und die damit verbundene größere Gefahr von Zwischenfällen benachteiligt [20]). Sein Plus ist die Beförderungsmöglichkeit außer der „Regel" des Fahrplans, das jedoch immer geringer wird, je größer die Fahrplandichte ist.

Jede Ortsveränderung bringt gewisse Gefahren für den Transportgegenstand mit sich. Das Maß für die Ausschaltung dieser Gefahren ist die Sicherheit [21]), der Brennpunkt des Leistungswettbewerbs [22]). In der Sicherheit der Fahrbahn steht die Eisenbahn an der Spitze, da sie die alleinige Benutzerin ihres Weges ist. Durch

---

[15]) Vogt, Grundfragen der heutigen Verkehrs- und Tarifpolitik in Deutschland, Berlin 1937, S. 74/75.

[16]) v. d. Borght, Das Verkehrswesen, Bln. 1925, S. 14/15 u. Verkehrswesen, in: WdV 3. Aufl. 1911, S. 1159.

[17]) v. Beck, in: Verkehrsprobleme der Reichsbahn, S. 60.

[18]) Vogt, Grundfragen der heutigen Tarif- u. Verkehrspolitik, Bln. 1937, S. 77.

[19]) Wiedenfeld, Die Monopoltendenz des Kapitals, Jena 1937, S. 18.

[20]) Heinritz, Der Wettbewerb der versch. Verkehrsmittel, 1933, S. 31.

[21]) Pirath, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934, S. 105.

[22]) Vogt, Grundfragen der heutigen Verkehrs- und Tarifpolitik, Bln. 1937, S. 80.

technische Einrichtungen, z. B. die automatischen Signalanlagen, ist er noch besonders gesichert. Dagegen muß der Kraftwagen seine Fahrbahn mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen, wodurch er in dieser Hinsicht unterlegen ist. Die Autobahnen werden auch die Sicherheit im Kraftwagenverkehr erhöhen [23]). In anderer Beziehung hat aber auch die Sicherheit für das Gut auf den Eisenbahnen seine Nachteile. Durch Rangieren und Umladen, wie es der Eisenbahnbetrieb erfordert, entsteht eine höhere Beschädigungsgefahr für die Güter, die Wertminderungen bis zu 50 % verursacht [24]), was die Eisenbahnen durch erhöhte Haftpflicht ausgleichen können.

Außer den Vor- und Nachteilen des einzelnen Verkehrsmittels spielt die verschiedene Behandlung im Rahmen der Verkehrspolitik im Wettbewerb eine große Rolle.

2) Der Wettbewerb auf Grund der verschiedenen Behandlung durch den Staat.

Während bei der Eisenbahn der Staat schon früh gestaltend in die Entwicklung eingegriffen hatte, war der Kraftwagen von diesen Bindungen zuerst noch frei.

a) Verschiedene rechtliche Bindungen.

Schon die Verschiedenheit der Organisation von Eisenbahn und Kraftwagen spielte im Wettbewerb eine große Rolle. Auf der einen Seite stand die Reichsbahn als Hauptrepräsentantin der deutschen Eisenbahnen, auf der anderen Seite eine Vielzahl von Unternehmungen. Diese Vereinheitlichung der Eisenbahnen brauchte eine lange Zeit und war nur mit staatlicher Hilfe zu erreichen gewesen.

Zuerst waren die Eisenbahnen durch private Initiative, „als Werk des Kapitalismus“ [25]) entstanden. Die Gründe dafür lagen in den damaligen politischen und finanziellen Verhältnissen. Die deutschen Kleinstaaten waren nicht imstande, die notwendigen Kapitalmassen aufzubringen. In Preußen z. B. hatte Friedrich Wilhelm III., gebunden durch das Edikt über die Staatsschulden von 1821, nicht das Recht, ohne vorherige Genehmigung einer Volksvertretung Schulden oder Anleihen aufzunehmen. Da er während seiner Re-

[23]) Vogt, a. a. O., S. 81.
[24]) Merkert, Kernpunkte . . . , S. 43.
[25]) Sombart, Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, Berlin 1903, S. 281.

gierungszeit keine Volksvertretung schuf, war Preußen nicht in der Lage, die Finanzierung der Eisenbahnbauten zu übernehmen [26]).

Doch hatten die Staaten sofort versucht, sich einen möglichst großen Einfluß auf diese Monopolbetriebe zu sichern. Schon im Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 [27]) wird die Errichtung eines Eisenbahnunternehmens von einer Konzession abhängig gemacht, die nach Prüfung der Bedürfnisfrage vom Landesherrn erteilt wird. Dafür gewährte der Staat der Linie Schutz gegen Konkurrenz auf 30 Jahre. Die Aufsicht übte der Staat durch einen Kommissar aus, der das Recht hatte, den Gesellschaftsvorstand einzuberufen und dessen Sitzungen beizuwohnen [28]).

Im Gebiet des Norddeutschen Bundes hatte dieser nach Art. 4 der Bundesverfassung die bestehenden Bahnen (Staats- und Privatbahnen) als einheitliches Netz zu verwalten und die Kontrolle über das Tarifwesen auszuüben [29]). Dieser Artikel wurde in die Verfassung von 1871 übernommen, die dem Reich die Beaufsichtigung und Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen (vorbehaltlich Bayern) überträgt (Art. 4, Nr. 8) [30]). Zu diesem Zwecke wurde das Reichseisenbahnamt durch Gesetz vom 27. Juni 1873 errichtet, das das Aufsichtsrecht ausübte, Bayern gegenüber jedoch nur beschränkt. Seine Machtbefugnisse reichten nicht aus, um durchzudringen [31]).

Bald war der Gedanke aufgetaucht, die Eisenbahnen als Staatsbahnen zu betreiben. Schon Friedrich List, zuerst ein Anhänger der durch Aktiengesellschaften betriebenen Eisenbahnen, sah diese Notwendigkeit in einer 1834 erschienenen Denkschrift voraus [32]). Auch Bismarck suchte von 1873 ab, diese Idee zu verwirklichen (wenn auch aus finanziellen Gründen) doch scheiterte er am Widerstand Bayerns [33]). So gelang nur die Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen in der Zeit von 1879—1895 [34]).

Nach Kriegsende forderte Art. 89 der Weimarer Verfassung [35]) die Übernahme der Eisenbahnen in das Eigentum des Reiches. Die

---

[26]) Koenigs, in A.f.E. 1937, S. 5.
[27]) Fritsch, Eisenbahn-Gesetzgebung, Bln. 1912, S. 14.
[28]) Förstemann, Das preuß. Eisenbahnrecht, Berlin 1869, S. 4, 6.
[29]) Helander, Nationale Verkehrsplanung, Berlin 1937, S. 32.
[30]) Fritsch, a. a. O., S. 3.
[31]) Helander, a. a. O., S. 32.
[32]) Westenberger, in AfE 1920, S. 826.
[33]) Wiedenfeld, Transportwesen, S. 12.
[34]) Witte, Eisenbahn u. Staat, Jena 1932, S. 43.
[35]) RGBl. S. 1383.

Eingliederung war für das Jahr 1921 vorgesehen, doch die finanzielle Entwicklung auf Grund der Geldentwertung beschleunigte diese Lösung [36]). So wurde durch den Staatsvertrag vom 30. April 1920 [37]) mit Wirkung vom 1. April 1920 diese Forderung verwirklicht. Art. 92 der Reichsverfassung sah die Verwaltung der Eisenbahnen als „ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen" vor. Die Nachteile der Abgängigkeit vom Parlament waren schon in der Vorkriegszeit erkannt worden. Durch die Verhältnisse der Nachkriegszeit wurde dieser Nachteil immer deutlicher, doch der Widerstand des Reichstags und der Länder, die ihren Einfluß zu verlieren glaubten, verhinderten die Ausführung [38]).

Im Herbst 1923 begann die Ausarbeitung eines neuen Eisenbahngesetzes, das nicht zustandekam, da die finanzielle Notlage der Reichsbahn den Reichsfinanzminister am 15. November 1923, dem Tage der Stabilisierung der Währung, veranlaßte, die Reichsbahn aus dem allgemeinen Haushalt des Reiches auszugliedern. Diese finanzielle Selbständigkeit fand erst später ihre gesetzliche Regelung durch die auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 [39]) erlassene Notverordnung vom 12. Februar 1924 [40]). Das Unternehmen erhielt seine Form als juristische Person, welche die im Eigentum des Reiches verbleibenden Eisenbahnen betreibt [41]).

Die Verwaltung führte der Generaldirektor, der zugleich Reichsverkehrsminister war. Die Prüfung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde durch die Reichsregierung und nicht das Parlament vorgenommen [42]).

Die weitere Gestaltung erfolgte unter politischem und finanziellem Druck im Zusammenhang mit den Reparationen.

Auf Grund des Dawes-Plans vom 30. April 1924 [43]) und des von W. Acworth und G. Leverve erstatteten Gutachtens wurde das Gesetz über die Deutsche Reichsbahngesellschaft vom 30. August 1924 [44]) erlassen. Nach § 1 wurde eine Gesellschaft errichtet, die die Aufgabe hat, die im Eigentum des Reiches verbleibenden Eisen-

---

[36]) Wirtschaftsführung u. Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn. Hrsg. v. d. Hauptverwaltung, Berlin 1934, S. 7.
[37]) RGBl. I S. 773.
[38]) Kittel, in AfE 1937, S. 258.
[39]) RGBl. I S. 1179.
[40]) RGBl. I S. 57.
[41]) Die deutsche Reichsbahn, hsg. v. d. Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin 1924, S. 8.
[42]) Sarter, in AfE 1924, S. 205.
[43]) RGBl. II S. 289.
[44]) RGBl. II S. 272.

bahnen zu verwalten. Das Ziel war, einen möglichst großen Ertrag für Reparationszwecke abzuwerfen [45]). Zur Kontrolle wurden ausländische Mitglieder in den Verwaltungsrat übernommen, und ein ständiger ausländischer Eisenbahnkommissar sollte die Innehaltung der Dawes-Bestimmungen überwachen. Änderungen des Gesetzes waren ohne internationale Zustimmung nicht möglich [46]).

Die Novelle zum Reichsbahngesetz vom 13. März 1930 [47]) auf Grund des Young-Plans brachte verwaltungsmäßig das Ausscheiden der ausländischen Mitglieder aus dem Verwaltungsrat und die Beseitigung des Eisenbahnkommissars, doch blieb die finanzielle Belastung [48]). Die Selbständigkeit der Reichsbahn blieb erhalten und es entwickelte sich das größte Unternehmen der Welt [49]).

Im Gegensatz zu diesem monopolartigen Unternehmen war der Kraftverkehr fast völlig privatwirtschaftlich organisiert. Die Hauptmasse bildeten kleine Unternehmer, die durchschnittlich einen Lastkraftwagen besaßen [50]).

Daneben bestanden einige gemischtwirtschaftliche Unternehmen. Nach Kriegsende wurden die Kraftverkehrsämter ins Leben gerufen, in denen die immobilen Kraftwagenkolonnen und die militärischen Kraftfahrformationen vereinigt wurden. Diese wurden dann in selbständige Unternehmen in G. m. b. H.-Form umgewandelt als sogen. Kraftfahrgesellschaften. Zur Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen schlossen sie sich zum „Verband der Kraftverkehrsgesellschaften Deutschlands e. V." zusammen. Neben dem Reich beteiligten sich Länder, Gemeinden und in Preußen Provinzialverbände an der Finanzierung [51]). 1924 beteiligte sich auch die Reichsbahn an der Gesellschaft, die nun die Firma „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." trug und dem Verbande der Verkehrsverwaltungen angeschlossen wurde [52]) (Deutschlandvertrag). Der Vertrag wurde im Jahre 1928 gelöst, da der Verkehr auf die privaten Transportunternehmen abwanderte [53]).

---

[45]) Reincke: Die deutsche Reichsbahn auf Grund der Dawes-Gesetze. Berlin 1927, S. 9.
[46]) Kittel, im AfE 1937, S. 259.
[47]) RGBl. II, S. 359.
[48]) Wirtschaftsführung u. Finanzwesen d. Dtsch. Reichsbahn, a. a. O., S. 41.
[49]) Staudinger, Der Staat als Unternehmer, Berlin 1932, S. 58.
[50]) Schulz-Kiesow, in WD 1933, H. 33, S. 1131.
[51]) Merkert, Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege, S. 13—15.
[52]) Staudinger, a. a. O., S. 59.
[53]) Kallwaß, a. a. O., S. 29.

Neben diesen bildeten sich die Vereinigungen der Spediteure und Fuhrunternehmer, die erst einige Jahre nach dem Kriege zum Kraftwagen übergingen. Später beteiligten sie sich immer mehr am Überlandverkehr. Ihre Spitzenverbände waren: Die Gemeinschaft deutscher Kraftwagenspediteure e. V. Berlin (Gedekra-Reichsverband), Deutsche Krafttransport-G. m. b. H., Berlin (Deukraft) und Deutsche Kraftwagen-Frachtführer-Vermittlungs- und Abrechnungsstelle e. G. m. b. H., Berlin (Deukrafracht) [54]). Sie sorgten durch Vermittlungsstellen für bessere Auslastung der Fahrzeuge und machten für ihre Mitglieder die Haftpflicht- und Kaskoversicherung obligatorisch, um die Zuverlässigkeit der Betriebe zu erhöhen [55]).

Jeglicher Organisation entzog sich selbstverständlich der private Personenverkehr und — besonders wichtig für den Güterfernverkehr — der Werkverkehr. Dieser dient der Beförderung von Gütern für eigene Zwecke des Unternehmens [56]). Sein Umfang war schwer zu ermitteln, man rechnete ihm meist die leichten Lastkraftwagen unter 2 t Ladegewicht und 63% der Lastkraftwagen über 2 t Ladegewicht zu [57]).

Auf Grund der Organisation ergaben sich rechtliche Bindungen, die höchst einseitig meist die Reichsbahn betrafen.

Wegen ihres Betriebsmonopols wurde den Eisenbahnen schon durch das Gesetz vom 3. November 1838, § 24 die Betriebspflicht auferlegt [58]). Für die Reichsbahn wurde sie in § 9 des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1920 [59]) verankert. Es fordert für den Personenverkehr die Innehaltung des Fahrplans und für den Güterverkehr eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Betriebsgestaltung [60]).

Für den Kraftwagenverkehr wurden nur für die dem Gesetz vom 26. August 1925 [61]) und der VO vom 20. Oktober 1928 [62]) unterliegenden Kraftfahrlinienunternehmungen in § 2 des Gesetzes ge-

---

[54]) Burgemeister, Der Gütertransport mit Eisenbahn und Kraftwagen, Stuttgart 1935, S. 21, 22.
[55]) Kallwaß, a. a. O., S. 99.
[56]) § 4 DVO v. 9. Okt. 1931, RGBl. I, S. 572.
[57]) VH JfK, 1932, H. 3 S. 163.
[58]) Fritsch, a. a. O., S. 19.
[59]) RGBl. II, S. 359.
[60]) Ziegler, Die Zwangsregelung des dtsch. Großkraftwagenverkehrs, Bln. 1934, S. 19.
[61]) RGBl. I, S. 319.
[62]) RGBl. I, S. 380.

wisse Bindungen festgelegt, indem eine beschränkte Betriebspflicht, aber auch nur für den Personenverkehr, eingeführt wurde [63]).

Ebenfalls aus dem Betriebsmonopol ergab sich für die Eisenbahnen die Beförderungspflicht und der Kontrahierungszwang. In § 3 der Eisenbahnverkehrsordnung, Fassung vom 16. Mai 1928 [64]), ist sie gesetzlich geregelt [65]). Die Ablehnung kann nur unter gewissen, im Gesetz aufgeführten Voraussetzungen erfolgen.

Für den Kraftverkehr bestand diese Verpflichtung nur, soweit er der Betriebspflicht unterworfen war [66]). Sonst hatte er die Möglichkeit, sich die für ihn nutzbringenden Güter auszusuchen [67]).

Auch bezüglich der Haftpflicht ist die Reichsbahn im Nachteil. Ihre gesetzliche Grundlage stammt noch aus der Zeit, als die Eisenbahnen das ausschließliche Beförderungsmonopol besaßen. Nach dem Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 [68]), § 1 erstreckt sich die Haftung der Eisenbahn auf alle Betriebsunfälle, sofern sie nicht nachweisen kann, daß höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten oder Getöteten vorliegt.

Im Güterverkehr beruht die Haftung auf § 456 HGB und § 82 der EVO [69]) und erstreckt sich bis zur höheren Gewalt, in Preußen sogar auch für nicht beförderte Güter nach § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 [70]).

Im Kraftverkehr besteht kein Unterschied in der Haftung für Personen und Sachen. Hier findet das Gesetz vom 3. Mai 1907 [71]) Anwendung, wo nach § 7 der Halter eines Kraftwagens für alle Schäden haftet, sofern nicht „ein unabwendbares Ereignis" vorliegt. Dadurch ist die Haftung für Zufall ausgeschlossen. Eine weitere Milderung bedeutet § 12, wonach die Haftung auf einen Höchstbetrag beschränkt [72]) wird. (Über die Änderung der Haftpflicht vgl. unten S. 61.)

Auch die Preisbildung der Eisenbahn ist infolge ihres Monopols bestimmten Vorschriften unterworfen worden. Für die Reichsbahn

---

[63]) Denkschrift des D.I.H.T., S. 20.
[64]) RGBl. II, S. 401.
[65]) Kittel-Friebe-Hay, Die Eisenbahnverkehrsordnung, Berlin 1928, S. 32.
[66]) Ziegler, a. a. O., S. 20.
[67]) Geschäftsbericht der D.R.G. 1928, S. 6.
[68]) Fritsch, a. a. O., S. 267.
[69]) RGBl. II, S. 12.
[70]) RGBl. S. 437.
[71]) Burgemeister, a. a. O., S. 12.
[72]) Burgemeister, a. a. O., S. 27.

wurde durch § 6 EVO [73]) der Tarifzwang und die Tarifveröffentlichungspflicht bestimmt.

Der Güterfernverkehr war bis zur Regelung durch die Notverordnung vom 6. Oktober 1931 [74]) in seiner Preisgestaltung völlig frei. Er konnte sich nach seinen Selbstkosten und den Erfordernissen des Wettbewerbs richten [75]).

b) Verschiedene wirtschaftliche Bindungen.

Neben den verschiedenen rechtlichen Grundlagen wurde der Wettbewerb auch durch verschiedene wirtschaftliche Belastungen beeinflußt.

An ihrer Spitze standen die politischen Lasten der Deutschen Reichsbahn. Nach ihrer Einbeziehung in den Reparationsdienst hatte sie auf Grund des Dawes-Planes folgende Leistungen aufzubringen:

11 Milliarden Reparationsschuldverschreibungen mußten jährlich mit 5% verzinst werden, und vom vierten Jahre ab mit 1% zuzüglich der durch die Tilgung ersparten Zinsen getilgt werden [76]). (§ 4 des Reichsbahngesetzes und § 25 der Gesellschaftssatzung.) Das ergab eine finanzielle Belastung von 660 Mill. RM, genau 658,7 Mill. RM [77]).

Dazu kam die Beförderungssteuer, die durch das Gesetz vom 8. April 1917 [78]) über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs eingeführt worden war. Damals erschloß sie dem Staat eine Finanzquelle, jetzt wurde sie für den Reparationsdienst verwendet. Der Güterverkehr, mit Ausnahme der Kohlentransporte, war mit 7% belastet, der Personenverkehr mit 10 bis 16% [79]). Für Reparationszwecke mußten 290 Mill. RM aufgebracht werden [80]).

Nach dem Young-Plan von 1930 wurden die Reparationsschuldverschreibungen beseitigt, doch blieb dafür eine direkte Reichssteuer in Höhe der ungeschützten Annuitäten, die sogen. Reparationssteuer, so daß die gleiche finanzielle Belastung von 660 Mill. RM bestehen blieb [81]). Auch die Beförderungssteuer blieb bestehen, und

[73]) RGBl. II, S. 401 (1928).
[74]) RGBl. I, S. 572.
[75]) Denkschrift des D.J.H.T., S. 21.
[76]) RGBl. II 1924, S. 272.
[77]) Stieler, Der Dawes-Plan u. d. Reichseisenbahnen, Stuttg. 1926, S. 4.
[78]) RGBl. I, S. 73.
[79]) Utermann, in WD 1931, Nr. 38, S. 1596.
[80]) Moll, Finanzpolitik der Reichsbahn, Leipzig 1931, S. 6.
[81]) Witte, a. a. O., S. 56.

dazu kamen noch 84 Mill. RM Dividende für die begebenen Vorzugsaktien; zusammen also eine Belastung von 1074 Mill. RM. Die Reichsbahn trug 38% der gesamten Tributlast, ihr Anlagewert war mit 2,6 v. H. belastet [82]). Vergleichsweise, jedoch mit dem Vorbehalt, daß durch die Gebietsabtretungen und die Veränderung des Geldwertes das Bild beeinträchtigt wird, sei angeführt, daß im Jahre 1913 die Schuldenlast der deutschen Staatsbahnen ungefähr 402 Mill. RM betrug [83]).

Der Kraftwagen dagegen wurde nur nach dem Gesetz über die Industriebelastung vom 30. August 1924 [84]) und dem Gesetz zur Aufbringung der Industriebelastung vom gleichen Tage [85]) erfaßt. Die Kraftverkehrsunternehmen wurden mit 0.68 v. H. ihres Vermögens, im steuerlichen Sinn, zum Tragen der Reparationslast herangezogen [86]).

Durch das Haager Abkommen vom 20. Januar 1930 [87]) ermäßigte sich vom Juli 1930 ab die Schuldenleistung auf 540 Mill. RM, bis der Lausanner Vertrag 1932 die Reichsbahn von den Reparationsleistungen befreite [88]). Es blieb nur ein „Beitrag an das Reich", der 70 Mill. RM betrug [89]), die Beförderungssteuer, die Vorzugsdividende u. a.. Zusammen ergab sich noch eine Belastung von 567 Mill. RM [90]).

Die Reichsbahn rechnete auch die gesteigerte Pensionslast zu den politischen Lasten. Auf Grund der Demobilmachungsverordnung wurde der Personalbestand bis auf 50% überhöht, dann wurden kurz vor der Übernahme der Länderbahnen durch das Reich im Jahre 1920 bei diesen viele Hilfskräfte in das Beamtenverhältnis übernommen, wodurch die Länder die überflüssigen Kräfte auf Kosten des Reiches abschoben [91]). Durch den später erfolgten Abbau und die Gleichstellung der Reichsbahnbeamten auf Grund des Gesetzes vom 24. August 1924 [92]) hatte sich bis 1928 die Pensionslast auf über 400 Mill. RM erhöht, gegenüber einer Pensionslast

[82]) Reincke, a. a. O., S. 9.
[83]) Reincke, a. a. O., S. 22 (nach Willmers).
[84]) RGBl. II, S. 257.
[85]) RGBl. II, S. 269.
[86]) Burgemeister, a. a. O., S. 30.
[87]) RGBl. II, S. 47.
[88]) Burgemeister, a. a. O., S. 12, 13.
[89]) Wirtschaftsführung u. Finanzwesen d. Dtsch. Reichsbahn, S. 70.
[90]) Genaue Aufstellg. bei: Gertzen, Die Wirkungen d. jüngsten Wirtschaftskrise auf die deutsche Verkehrswirtschaft, Münster 1935, S. 79.
[91]) Wirtschaftsführung u. Finanzwesen d. Dtsch. Reichsbahn, S. 16.
[92]) RGBl. II, S. 287.

der ehemaligen Länderbahnen von rund 114 Mill. M 1913. In der Erhöhung ist die Heraufsetzung der Gehälter und Pensionssätze einbegriffen [93]). Ungefähr 212 Mill. RM sind der erzwungenen Steigerung des Personalbestandes zuzuschreiben [94]).

Ein häufiges Argument im Wettbewerb war die ungleiche steuerliche Belastung von Eisenbahn und Kraftwagen.

Nach § 14 des Reichsbahngesetzes von 1930 [95]) ist die Reichsbahn von allen direkten Steuern befreit. Sie trug nur die Beförderungssteuer, die oben unter den politischen Lasten aufgeführt wurde. Hier ist noch zu bemerken, daß sie zwar den Reisenden oder Verfrachter traf, aber die Reichsbahn an der vollen Ausnutzung der Tariffähigkeit der beförderten Güter hinderte [96]).

Dagegen waren dem Kraftwagenverkehr hohe Steuern auferlegt. Die Unternehmen trugen alle Steuerlasten, denen die Privatwirtschaft unterworfen ist: Vermögens-, Einkommen-, Umsatz- und Gewerbesteuer [97]).

Dazu kam noch die Kraftfahrzeugsteuer. In ihrer ursprünglichen Form, nach dem Gesetz vom 3. Juni 1906 [98]), war sie eine Aufwandssteuer und wurde nur von Personenwagen erhoben. Später tauchte der Gedanke einer Zwecksteuer auf, um damit die Erhöhung der Wegebaulasten auszugleichen. Im Gesetz vom 8. April 1922 [99]) wurde dieser Gedanke verwirklicht und auch die Lastkraftwagen der Besteuerung unterworfen. Um dem Grad der Straßenbenutzung Rechnung zu tragen, wurden sie nach dem Eigengewicht besteuert. Die Änderung des Gesetzes vom 29. Mai 1926 [100]) brachte eine Erhöhung der Sätze und eine progressive Staffelung, die hemmend auf den Kraftverkehr wirkte und daher durch das Gesetz vom 21. Dezember 1927 [101]) durch eine mehr proportionale Staffelung abgelöst wurde [102]).

Eine besondere Belastung des Kraftverkehrs stellten die Treibstoffzölle dar. Bis zum Jahre 1930 gab es nur Mineralölzölle, deren Sätze seit 1879 unverändert bestanden. Nach 1930 führte der ge-

[93]) Vogt, Wandlungen . . ., a. a. O., S. 159.
[94]) Burgemeister, a. a. O., S. 13.
[95]) RGBl. II, S. 369.
[96]) Wirtschaftsführung u. Finanzwesen d. Dtsch. Reichsbahn, S. 71.
[97]) Pflug, Der Kraftwagenverkehr, in: Strukturwandlungen d. dtsch. Volkswirtschaft, Berlin 1928, S. 260.
[98]) RGBl. I, S. 708.
[99]) RGBl. I, S. 396.
[100]) RGBl. I, S. 239.
[101]) RGBl. I, S. 509.
[102]) Reinke, a. a. O., S. 84 ff.

steigerte Finanzbedarf des Reiches durch Art. 1 des Gesetzes über Zollveränderungen vom 15. April 1930 [103]) zu einer Erhöhung des Satzes von 6 auf 10 RM für 1 dz. Im Juli 1931 wurde er weiter auf 17 RM erhöht. Durch Art. 3 des Gesetzes wurde eine Ausgleichssteuer von 3,50 RM für inländische Mineralöle eingeführt. Dazu kam auf Grund der Ermächtigung des Art. 2 durch die Verordnungen vom 4. Juli 1930 [104]) und 19. September 1931 [105]) sowie 5. August 1932 [106]) der Spritbeimischungszwang. Dadurch wurde die auf 1 Liter Benzin ruhende Belastung auf 0,20 RM geschätzt [107]).

Zusammen wurde die Belastung des Kraftverkehrs auf rd. 1 Milliarde RM berechnet, incl. aller Steuern, der man mangels statistischer Erfassung nicht die gesamten Einnahmen des Kraftverkehrs gegenüberstellen kann. Für die Reichsbahn ergaben sich als entsprechende Zahlen 1,4 Milliarden RM Belastung und 4,2 Milliarden RM Einnahmen, so daß rund 1/4 der Einnahmen für die Lasten verwendet werden mußten [108]).

Neben diesen Verschiedenheiten der Wettbewerbsgrundlagen gibt es einen Faktor, der oft bei der Entscheidung für oder gegen ein Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle spielt. Die Beförderungspreise sind für die Wirtschaft eine Belastung mit Kosten [109]). Daher verursachte der Unterschied in der Preisbildung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen eine weitere Verschärfung des Wettbewerbs.

III. Selbstkosten und Preisbildung bei Eisenbahn und Kraftwagen.

Das Verhältnis von Selbstkosten und Preisen ist im Verkehrswesen nicht eindeutig zu bestimmen. Während der Kraftwagen in der Zeit des Wettbewerbs die Möglichkeit hatte, seine Preise nach den Selbstkosten zuzüglich eines angemessenen Gewinnzuschlags festzusetzen, war das Verhältnis bei den Eisenbahnen anders, da hier schon früh der Staat in die Preisbildung eingegriffen hatte. So bestimmte schon das Gesetz vom 3. November 1838 in § 26, 1 [1]), daß die Tarifänderungen und -erhöhungen der Regierung anzu-

[103]) RGBl. I, S. 131.
[104]) RGBl. I, S. 199.
[105]) RGBl. I, S. 511.
[106]) RGBl. I, S. 402.
[107]) Wohl, Eisenbahn und Kraftwagen, Berlin 1935, S. 259.
[108]) Gertzen, a. a. O., S. 77, 78.
[109]) v. d. Borght, Das Verkehrswesen, 3. Aufl. Leipzig 1925, S. 8.
[1]) Fritsch, a. a. O., S. 20/21.

zeigen sind. Der Tarif ist ein gebundener Preis und die Frage, ob er durch die Selbstkosten bestimmt wird, oder nicht, wurde verschieden beantwortet. Sax [2]) sah in ihnen ein „wesentliches Moment der Preisbildung", während heute, auf Grund ihrer schweren Feststellbarkeit, ihre Bedeutung etwas herabgemindert worden ist [3]). Welchen Einfluß sie aber auf die Betriebsgestaltung haben, soll kurz gezeigt werden.

1) Der Einfluß der Selbstkosten auf die Betriebsgestaltung.

Auch im Verkehrswesen ist das Verhältnis zwischen festen und beweglichen Kosten in mehreren Beziehungen von Wichtigkeit.

Die festen Kosten sind bei einer gegebenen Betriebsgröße für die Gesamtheit der Leistungen gleich, aber auf die Leistungseinheit bezogen, vermindern oder erhöhen sie sich je nach dem Verkehrsumfang.

Die beweglichen Kosten steigen und fallen mit der Verkehrsstärke, bleiben aber für die Leistungseinheit immer gleich hoch [4]).

Je höher der Anteil der festen Kosten an den Gesamtkosten ist, desto mehr ist das Unternehmen von der Verkehrsstärke abhängig, desto mehr sucht es seinen Verkehrsumfang zu vergrößern. Die festen Kosten rufen das „Gesetz der Massenbenutzung" [5]) hervor, wonach die festen Selbstkosten bei Zunahme der Gesamtleistungen auf die Leistungseinheit berechnet abnehmen. Das ermöglicht andererseits zusätzlichen Verkehr, ohne im gleichen Maße steigende Selbstkosten zu bewältigen [6]).

Das gilt jedoch nur für Steigerung innerhalb einer „Intensitätsstufe" [7]). Wird sie überschritten, tritt in der Kostengestaltung eine Veränderung ein. Um sie zu verdeutlichen, teilt Merkert [8]) die „gesamt festen Kosten" in „absolut feste Kosten" und „relativ feste Kosten". Die ersteren bleiben innerhalb einer Intensitätsstufe gleich, als Anteilkosten aber nehmen sie von der Unter- zur Obergrenze der auf dieser Intensitätsstufe möglichen Betriebsgröße ab. Die zweiten aber sind nur für eine bestimmte Betriebsgröße einer Intensitäts-

[2]) Preiserscheinungen d. Verkehrswesens, Bln. 1926, S. 58.
[3]) Acworth, Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, Bln. 1926, S. 46.
[4]) Merkert, Kernpunkte ..., S. 10; ders., in A.f.E. 1931, S. 817.
[5]) Burmeister, Geschichtl. Entwicklg. d. Gütertarifwesens, Leipz. 1899, S. 18.
[6]) Denkschrift: Reichsbahn, S. 32.
[7]) Sax, Die Verkehrsmittel, Bd. I 2. Aufl. 1918, S. 82.
[8]) Kernpunkte ..., S. 12 ff., ders. in A.f.E. 1931, S. 284 ff.

stufe fest. Das Überwiegen „absolut fester Kosten" findet man bei kapitalintensiven Betrieben wie Eisenbahnen mit hohen Kosten für feste Anlagen; das Überwiegen „relativ fester Kosten" ist eigentümlich für Betriebe, wo die Kapitalbeträge im Fahrzeugpark investiert sind, wie beim Kraftwagen. Das Überwiegen der „relativ festen Kosten" macht den Betrieb anpassungsfähig an die jeweilige Verkehrsstärke.

Die Selbstkosten sind also von der Verkehrsstärke abhängig. Diese beruht aber teilweise auf Faktoren, die durch die Verkehrsmittel nicht beeinflußt werden können.

Eine Eigenart des Verkehrswesens besteht darin, daß es nicht Selbstzweck ist, sondern nur als Sekundärerscheinung des Bedarfs an Gütern [9]) auftritt.

In gewissem Sinne gibt es auch im Verkehrswesen eine Elastizität der Nachfrage, sie hängt einmal vom allgemeinen Niveau der Beförderungspreise ab; je niedriger sie schon sind, desto weniger wird eine weitere Senkung die Nachfrage erhöhen [10]). Zum zweiten ist das Verhältnis des Beförderungspreises zum beförderten Gut von Bedeutung: je mehr es (das Gut) mit Frachtkosten belastet ist, desto größer ist die Elastizität ihrer (der Eisenbahn) Verkehrsleistungen [11]). Weiter beeinflußt der Wettbewerb verschiedener Verkehrsmittel die Elastizität der Nachfrage, da sich der Verkehr dorthin zieht, wo die Gewinnspanne beim Güterumschlag am wenigsten durch die Beförderungspreise verringert wird [12]).

Auch die Art der Transportleistung verändert die Selbstkosten. Mit größerer Schnelligkeit steigern sich meist die Selbstkosten für größere Zugkraft, Treibstoff u. a. [13]).

Die zunehmende Entfernung wirkt sich bei Eisenbahn und Kraftwagen verschieden aus. Bei der Eisenbahn nehmen die Selbstkosten bei steigender Entfernung ab, da sich hier die Abfertigungskosten mehr verteilen [14]). Beim Kraftwagen dagegen steigen die Kosten durch den Mehrverbrauch an Treibstoff [15]) u. a.

Die Menge der aufgegebenen Güter beeinflußt ebenfalls die Selbstkosten, in gewissem Sinne wirkt auch hier der Grad der

---

[9]) Beck, in Verkehrsprobleme der Reichsbahn, S. 61.
[10]) Sax, Die Verkehrsmittel, Bd. I 2. Aufl. 1918, S. 94.
[11]) Merkert, Kernpunkte ... S. 17.
[12]) Heinritz, a. a. O., S. 10.
[13]) Wiedenfeld, Transportwesen, S. 91.
[14]) Wagner, Sozialökonomische Theorie, Leipzig 1909, S. 62.
[15]) Merkert, Kernpunkte ..., S. 28.

Massenhaftigkeit [16]), denn durch die bessere Auslastung und die geringeren Abfertigungskosten tritt eine Senkung der Selbstkosten ein [17]).

Der Wert des beförderten Gutes ist für die Kostengestaltung völlig unwesentlich. Aber desto größere Bedeutung hat er für die Preisbildung. Hier zeigt sich eine zweite Eigentümlichkeit des Verkehrswesens: der Wert des zur Beförderung bestimmten Gutes beeinflußt das Interesse des Verladers an dem Transport und damit auch seine Bereitwilligkeit, einen mehr oder weniger hohen Preis dafür zu zahlen [18]). Dadurch bietet sich die Möglichkeit, die festen Kosten nicht anteilig auf die Leistungseinheiten umzulegen, sondern den höherwertigen Gütern einen höheren Anteil zuzurechnen, um die geringwertigen zu entlasten. Das ist das Prinzip der Wertklassifikation [19]).

2) Die Preisbildung bei der Eisenbahn.

Der Eisenbahnbetrieb wird gekennzeichnet durch seine Fixkostenstruktur. Sie wird hauptsächlich durch die Tatsache hervorgerufen, daß die Eisenbahn ihren Schienenweg selbst unterhalten muß. Für diese Anlage und die damit verbundenen Bauten entstehen Kosten, die vom Verkehrsumfang weitgehend unabhängig sind und ungefähr 34 v. H. aller Betriebsausgaben betragen [20]). Ebenfalls feste Kosten sind die Verzinsung des Anlagekapitals und ein großer Teil der Kosten für Zugabfertigung, Zugbildung und Zugförderung, von denen Mellerowicz [21]) 72 v. H. als feste Kosten angibt. Der Anteil der festen Kosten an den Gesamtkosten wird für die Eisenbahn auf 75. v. H. geschätzt [22]).

Durch die Fixkostenstruktur ist die Eisenbahn sehr empfindlich gegen Verminderungen ihres Verkehrsumfangs, sie muß, um ihre festen Kosten auf möglichst viele Leistungseinheiten umlegen zu können, auf Massentransporte bedacht sein. Dafür kann sie aber innerhalb ihrer Betriebsgröße Verkehrsspitzen ohne entsprechende Kostenerhöhung bewältigen [23]).

---

[16]) Wiedenfeld, Transportwesen, S. 89/90.
[17]) Ziegler, a. a. O., S. 60.
[18]) Pirath, a. a. O., S. 210.
[19]) Merkert, Kernpunkte ... S. 19.
[20]) Börner, Der deutsche Bahnspeditionsvertrag, Jena 1933, S. 28.
[21]) in Wirtschaftsheft 8 d. Frkf. Ztg. S. 9.
[22]) Dorpmüller, in: RB 1929, Nr. 6, S. 114.
[23]) Pirath, a. a. O., S. 191, 206.

Die Preisbildung bei der Eisenbahn zeigt zwei Besonderheiten: Das zeitliche Auseinanderfallen von Angebot und Nachfrage und die Mannigfaltigkeit ihrer Transportleistungen verbietet die Festsetzung individueller Preise. Daher ist die Eisenbahn gezwungen, ihre Preise im Voraus auf Grund eines Durchschnittskostensatzes zu erstellen, da der Verkehrsumfang, der die Kosten beeinflußt, nicht vorher zu berechnen ist [24]).

Eine weitere Besonderheit ist die Bindung der Preise. Auf Grund der Monopoltendenz der Eisenbahnen und der Erkenntnis ihrer Gemeinnützigkeit [25]) hatte sich der Staat bereits früh die Aufsicht über das Tarifwesen gesichert, die sogen. „Tarifhoheit", und für möglichste Niedrighaltung der Transportpreise sich eingesetzt.

Schon das Gesetz vom 3. November 1838 enthielt in den Art. 26—35 [26]) Bestimmungen über die Festsetzung der Tarife und behielt der Regierung die Zustimmung über Tariferhöhungen vor [27]).

Eine ähnliche Bestimmung fand sich in Art. 45 der Verfassung vom 16. April 1871, wo es heißt, das Reich solle „auf möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife" hinwirken [28]).

In der Reichsverfassung vom 11. August 1919 [29]) wurde die Tarifhoheit des Reiches in Art. 93 und 95 verankert.

Für die Deutsche Reichsbahn gilt der Grundsatz des Art. 2 des Reichsbahngesetzes von 1930 [30]), wonach sie ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen hat.

Die Reichsbahn stellte nun ihre Tarife so auf, daß die Gesamtkosten (einschl. Reparationen und Schuldendienst) von den Gesamteinnahmen gedeckt wurden [31]).

Würden die Tarife proportional den Selbstkosten der einzelnen Leistungen erstellt, würden viele Verkehrsleistungen überhaupt nicht möglich sein [32]).

Im Güterverkehr ist zu scheiden zwischen Regeltarif und Ausnahmetarifen. Der in seinen Grundlinien heute geltende Regel-

[24]) Vogt, in WD 1933, H. 6, S. 184.
[25]) Wiedenfeld, Die Monopoltendenz d. Kapitals, S. 24.
[26]) Fritsch, a. a. O., S. 20 ff.
[27]) Fritsch, a. a. O., S. 21.
[28]) Fritsch, a. a. O., S. 4.
[29]) RGBl. S. 1383.
[30]) RGBl. II, S. 359.
[31]) Scholz, in: RB 1929, Nr. 31, S. 590.
[32]) Wagner, Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens, Leipzig 1909, S. 54.

tarif wurde am 1. April 1920 bei Übernahme der Länderbahnen durch das Reich eingeführt. Er besteht aus der Abfertigungsgebühr und dem Streckensatz. Die erstere ist die Vergütung für die bei jeder Sendung auf der Versand- und Empfangsstation entstehenden Leistungen [33]) und war von 1930—1936 für alle Strecken gleich hoch, da sie unabhängig von der Weglänge ist. Dadurch wird aber die Nahzone verteuert.

Die Selbstkosten werden in folgender Hinsicht berücksichtigt:

Bei der Unterscheidung von Stückgut und Wagenladungen die schlechtere oder bessere Auslastung der Wagen. Stückgüter werden höher belastet.

Frachtgut und Eilgut nach der Schnelligkeit, wobei für Eilgüter ein Zuschlag erhoben wird [34]).

Von den Selbstkosten unabhängig ist die Gestaltung des Tarifs bei Wagenladungen. Hier ist der Streckensatz doppelt gestaffelt: horizontal und vertikal.

In der horizontalen Staffel werden die Güter nach ihrem Wert in 7 Klassen A bis G eingestuft; hier bietet sich die Möglichkeit, einen höheren Teil der festen Kosten auf die hochwertigen Güter zu schlagen, um die unteren Klassen, in denen die Massengüter eingestuft sind, teilweise zu Preisen, die unter den Selbstkosten liegen, zu befördern [35]). Die Einstufung der Güter erfolgt nicht allein nach betriebswirtschaftlichen Gründen, sondern auch nach volkswirtschaftlichen Erwägungen, so daß hier der gemeinwirtschaftliche Aufbau des Tarifsystems zum Ausdruck kommt [36]). Hierher gehören auch die Ausnahmetarife, die für besondere Güter erstellt werden, da im Rahmen des Tarifschemas nicht allen volkswirtschaftlichen Bedürfnissen Rechnung getragen werden kann. Sie sind immer billiger als die Normaltarife [37]). Rund 60 v. H. aller Transporte werden zu Ausnahmetarifen befördert.

Die vertikale Staffel bringt eine Abstufung der Beförderungspreise nach der zurückgelegten Entfernung. Die Fracht nimmt von 100 zu 100 km ab, bis zu einer Entfernung von 1000 km, also in Form der Anstoßstaffel. Diese Form der Tarifierung rief teilweise

---

[33]) Domsch, Staffeltarif od. Kilometertarif, Dresden 1926, S. 4.
[34]) Burgemeister, a. a. O., S. 16.
[35]) Denkschrift: Reichsbahn, S. 64.
[36]) Vogt, Grundfragen, S. 64; dagegen: Mellerowicz, in Wirtschaftsheft 8 d. Frkft. Ztg. S. 9.
[37]) Vogt, in Verkehrsprobleme der Reichsbahn, S. 24.

Widerspruch hervor, da man in ihr einen Eingriff in die Industriestandorte sah und eine Benachteiligung des Kraftwagens [38]).

Berechtigt ist der Staffeltarif aus folgenden Erwägungen: Er hat seine Grundlage in den mit zunehmender Entfernung sinkenden Selbstkosten der Eisenbahn, dann sprechen politische Notwendigkeiten für ihn. Seine Einführung 1920 beruhte zum Teil darauf, daß man die Grenzgebiete näher heranrücken wollte, da er wie eine Verkürzung der Entfernungen wirkt. Heute trägt er zu der erwünschten Dezentralisation der Industrie bei [39]), außerdem vergrößert er die Absatzfähigkeit der Güter, wodurch der Bahn wieder mehr Transporte zufließen [40]).

Wenn auch die Meinung über die Gemeinwirtschaftlichkeit des Tarifsystems hinsichtlich der Wertklassifikation nicht einstimmig war [41]), wurde die Gemeinwirtschaftlichkeit in einem Punkt immer zugegeben: daß die Tarife im ganzen Reichsgebiet gleich sind, ohne Rücksicht darauf, ob die Strecke in dicht- oder weniger besiedelten Gebieten liegt. Wie verschieden hier die Kosten sind, zeigt die Betriebszahl, d. h. das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Einnahmen. Bei den Nebenbahnen beträgt sie 140,3, für die Hauptbahnen aber nur 85,9 (Zahlen für das Jahr 1930) [42]).

3) Die Preisbildung beim Lastkraftwagen.

Dem gemeinwirtschaftlichen Preissystem der Eisenbahn stand nun der Lastkraftwagen mit freier Preisbildung gegenüber (bis zur staatlichen Regelung durch die Notverordnung vom 6. Oktober 1931) [43]).

Für den Lastkraftwagen war der Preis bestimmt durch die Selbstkosten und einen angemessenen Gewinn, dann aber auch durch den Wettbewerb, der es oft geraten sein ließ, auch Transporte unter Selbstkosten zu fahren, um den Verkehr an sich zu ziehen.

Die Selbstkostenstruktur des Lastkraftwagens ist bestimmt durch die Tatsache, daß er keine eigene Fahrbahn zu unterhalten braucht, sondern die öffentlichen Straßen benutzt. Dieser Punkt war das Ziel der Angriffe über die ungleichen Wettbewerbsgrundlagen. Der Kraftwagen führte zu seiner Verteidigung die Belastung mit

---

[38]) Ziegler, a. a. O., S. 52, 53.
[39]) Berkenkopf, Die Auflockerung d. Industriestandorte, Münster 1935, S. 10.
[40]) Giese, Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, Berlin 1928, S. 47.
[41]) Merkert, Kernpunkte . . . , S. 23 ff.
[42]) Vogt, in Verkehrsprobleme d. Reichsbahn, S. 21.
[43]) RGBl. I, S. 537.

der Kraftwagensteuer an, die eine Zwecksteuer darstelle, deren Erträgnisse dem Straßenbau zugutekommen. Völlig stichhaltig ist dieses Argument nicht. Die Straßenbaulasten waren erheblich höher als das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer. Wenn man noch berücksichtigt, daß der Kraftwagen nicht der ausschließliche Straßenbenutzer ist, wird die Umrechnung der Straßenschäden auf die einzelnen Benutzer schwierig [44]). Doch sind die Mehraufwendungen für den Straßenbau gegenüber der Vorkriegszeit hauptsächlich dem Kraftwagenverkehr zuzuschreiben, denn die übrigen Straßenbenutzer wie Pferdefuhrwerk, sind sehr zurückgegangen. Für diese Schäden allein fühlt sich der Kraftverkehr verantwortlich [45]). Die Schäden sind verursacht worden durch die Entwicklung des Lastkraftwagens, von denen etwa 25 % der Gesamtzahl zu den schweren Wagen über 4 t zählen [46]), und deren hohe Geschwindigkeit.

Die Höhe des für den Wegebau notwendigen Gesamtaufwands wurde für das Jahr 1928 auf 600 Mill. RM geschätzt [47]), durchschnittlich wurden 15,7 v. H. des Bedarfs durch die Kraftfahrzeugsteuer gedeckt in den Jahren von 1926/27—1931/32 [48]).

Die übrige Summe mußte von der Allgemeinheit aufgebracht werden; aber die volle Summe kann dem Kraftfahrer nicht auferlegt werden, da auch die Eisenbahnen teilweise mit Hilfe von Anleihen, d. h. Mitteln, die die Allgemeinheit belasten, ihre Bauten finanzieren [49]).

Inwieweit der Kraftverkehr die von ihm verursachten Kosten trug, ist strittig. Einesteils wurde behauptet, daß der Kraftverkehr von 1929 die durch ihn entstandenen Mehrkosten trug [50]), auf anderer Seite kam man zu dem Ergebnis, daß die vom Kraftwagen aufgebrachten Summen nicht dazu ausreichten [51]).

Aber der Kraftwagen war durch die geringeren Anlagekosten in seiner Selbstkostenstruktur beweglicher und konnte sich dem Verkehrsumfang leichter anpassen. Sein Anteil an festen Kosten entsteht durch die Kraftfahrzeugsteuer, Garagenmiete, Haftpflicht-

---

[44]) Wiedenfeld, Transportwesen, S. 41.
[45]) Kallwaß, a. a. O., S. 595.
[46]) Reinke, a. a. O., S. 4.
[47]) derselbe, S. 87.
[48]) derselbe, S. 87.
[49]) Heinritz, a. a. O., S. 40.
[50]) Eisenbahn u. Kraftwagen, Verhandlungen des „Langnam"-Vereins, Köln, 1931, S. 49.
[51]) Denkschrift, d. D.J.H.T., S. 23.

und Kaskoversicherung, während die Abschreibungen, Reparaturen und Brennstoff die beweglichen Kosten bilden [52]).

Das Verhältnis der festen zu den beweglichen Kosten wird für den Lastkraftwagen auf 32 : 68 angegeben [53]).

Dies ermöglicht ihm eine größere Beweglichkeit in der Preisgestaltung. Unter Berücksichtigung der Selbstkosten kann er die Nahzone billiger bedienen, da bei ihm die hohen Abfertigungsgebühren fortfallen. Auf weite Entfernungen nehmen seine Selbstkosten zu durch den vermehrten Brennstoffverbrauch, die Reifenabnutzung u. a., so daß hier die Eisenbahnen günstiger gestellt sind. Aber je größer die Ladefähigkeit der Fahrzeuge ist, desto mehr verringern sich auch hier die Kosten [54]).

Den Wert der von ihm transportierten Güter braucht der Lastkraftwagen nur insoweit zu berücksichtigen, wie die Preiswilligkeit des Versenders im Hinblick auf seine Konkurrenten es erlaubt [55]). Das gab ihm die Möglichkeit, die Differenzierungen des Reichsbahntarifs in der horizontalen Staffel zu unterbieten, ebenfalls die Tarife für den Stückgüterverkehr, der ihm bei seiner kleineren Wageneinheit keine nennenswerten Mehrkosten verursacht.

So entstand der Preiswettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen.

4) Der Wert des Selbstkostenvergleichs.

Da infolge der Verschiedenheit der Preisbildung bei beiden Verkehrsmitteln ein Frachtenvergleich völlig unmöglich war, hat man, um die Wirtschaftlichkeit des einen oder anderen in gewissen Verkehrsbeziehungen festzustellen, die Selbstkosten als Vergleichsbasis herangezogen.

Aber Selbstkosten allein bestimmen nicht den Grad der bestmöglichen Verkehrsbedienung, da auch technische Vorzüge, z. B. Schnelligkeit, oft den Ausschlag geben [56]).

Die Erfassung der Selbstkosten ist auch bei der Reichsbahn möglich, die ein Referat bei der Hauptverwaltung eingerichtet hat, das die Kostengestaltung wissenschaftlich ergründet mit Hilfe der Statistik und der Wirtschaftskontrolle [57]). Die Betriebskosten wer-

[52]) Kallwaß, a. a. O., S. 66.
[53]) Pirath, a. a. O., S. 205.
[54]) Stand und Aussichten des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen, hsg. v. JfK. Jena 1937, S. 57.
[55]) Wohl, a. a. O., S. 208.
[56]) Stand und Aussichten ... a. a. O., S. 47.
[57]) Ziegler, a. a. O., S. 59.

den für alle Leistungen untersucht und auf die Leistungsgebiete verteilt.

Auch für das einzelne Kraftverkehrsunternehmen sind die Kosten leicht festzustellen. Die Schwierigkeit liegt nun darin, daß die Selbstkostenstatistik der Reichsbahn nur Durchschnittskosten für die Einzelleistungen darstellt, dagegen bei den Kraftfahrunternehmen die besonderen Kosten der einzelnen Leistungen erfaßt werden [58]).

Die Reichsbahn [59]) wandte sich gegen diesen Vergleich, da nur die durchschnittlichen Kosten einer mengenmäßig gleichen Leistung des Reichsbahnverkehrs mit den Kosten der einzelnen Kraftwagenbeförderung verglichen werden. Bei der Reichsbahn wirkt das Gesetz der Masse anders als beim Kraftwagen, die Kosten sind auf den verschiedenen Strecken bei mehr oder weniger starkem Verkehr verschieden [60]).

Man kann nicht die Kosten der Verkehrsnutzleistung, z. B. eines Tonnenkilometers, berechnen, sondern nur die Kosten der betrieblichen Leistung, die Betriebskosten. Zu ihnen gehören die Kosten für die Zugförderung, Zugabfertigung und Zugbildung plus Verwaltungs- und Kapitaldienstkosten [61]). Dabei werden die Kosten für die Fahrbahn, die Anlagekosten sowie auch die Unterhaltungskosten in verschiedener Weise bei Eisenbahn und Kraftwagen angesetzt, so daß auch hier ein Vergleich ohne Beweiskraft ist [62]).

Man hat versucht, an Hand des Selbstkostenvergleichs sogen. „Grenzentfernungen" zu berechnen, in denen der Kraftwagen konkurrenzfähig sein soll. Dabei wurde für Stückgüter 125—600 km angegeben, für Wagenladungen 28—120 km. Die Ober- oder Untergrenze wird durch die höhere oder niedrigere Nutzlast der Fahrzeuge bedingt [63]).

Auch hier ist der Vergleich nur von sehr bedingtem Wert, da im einzelnen Fall doch besondere Kosten entstehen, die den Durchschnittskosten der Reichsbahn nicht gegenübergestellt werden können.

So kann die Selbstkostenstruktur nur zur Erklärung herangezogen werden bei der Tatsache, daß sich bisher zwischen Eisen-

---

[58]) Stand und Aussichten . . . , a. a. O., S. 47.
[59]) Denkschrift, S. 31.
[60]) Denkschrift: Reichsbahn, S. 31, 32.
[61]) Kallwaß, a. a. O., S. 64.
[62]) Wiedenfeld, Transportwesen, S. 41.
[63]) Mellerowicz, Wirtschaftsheft 8 der Frkf. Ztg., S. 18.

bahn und Kraftwagen eine gewisse Verkehrsteilung vollzogen hat, wobei die Eisenbahn z. B. in der Nahzone durch die Abfertigungsgebühr und beim Stückgutverkehr durch die von ihm verursachten höheren Kosten im Nachteil ist [64]).

Der Selbstkostenvergleich gibt nur eine Erklärung für beobachtete Tatsachen, er ist aber kein Beweis für die wirtschaftliche Berechtigung des einen oder anderen Verkehrsmittels.

[64]) Stand und Aussichten . . . , a. a. O., S. 48.

Zweiter Teil:

Die Folgen des Wettbewerbs und die ersten Gegenmaßnahmen.

Dieser Wettbewerb wirkte sich bei der Reichsbahn besonders im Rückgang der Gütermengen wie in Verlusten bei den Einnahmen aus. Als sie sich in ihrem Bestande bedroht sah, ergriff sie Abwehrmaßnahmen in betrieblicher und tarifarischer Hinsicht. Da aber der Erfolg ausblieb und sich ihre Lage, besonders auf finanziellem Gebiet, zusehends verschlechterte, griff nun auch der Staat in den Wettbewerb ein.

I. Die Auswirkungen des Wettbewerbs.

Wenn jetzt auf die Auswirkungen des Wettbewerbskampfes eingegangen werden soll, müssen erst einige Schwierigkeiten erwähnt werden. Zuerst, daß genaue Angaben besonders für die Zeit vor der Regelung durch die Notverordnung von 1931 fehlen [1]). Das vorhandene Material ist meist wegen der verschiedenartigen Interessen nicht ohne Vorbehalt verwendbar [2]).

Alle Verkehrsleistungen sind quantitativ und qualitativ verschieden [3]). Besonders die Erfassung der ersteren macht erhebliche Schwierigkeiten. Es gibt zwei Methoden:

Die eine nimmt die Leistungen des Kraftwagens als Ausgangspunkt, beobachtet seine Entwicklung und versucht den Anteil des Neuverkehrs und den auf Kosten anderer Verkehrsmittel erworbenen Anteil zu trennen. Schwierigkeiten macht dabei:

a) die quantitativ richtige Erfassung der Beförderungsleistung des Kraftwagens
b) die Abgrenzung zwischen Neu- und Altverkehr.

[1]) Erst 1937 hat das JfK in der Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates eine umfangreiche und auf Spezialmaterial basierende Erhebung veröffentlicht. Die Zahlen stammen aus späteren Jahren, doch dürfte die Richtung der Entwicklung auch für die ersten Jahre zutreffen.

[2]) z. B. Denkschrift: Reichsbahn.

[3]) Vgl. für das Folgende: Stand und Aussichten ... a. a. O., S. 5 u. 86 ff.

Besonders schwierig ist die Beurteilung des Werkverkehrs nach dieser Methode, da dessen Umfang kaum richtig zu schätzen ist und die Unterscheidung zwischen Neu- und Altverkehr schlecht durchführbar ist.

Die andere Methode geht von den Verkehrsverlusten der alten Verkehrsmittel aus. Sie versucht festzustellen, welche Verkehrsgruppen sich „normal", d. h. im Rahmen des allgemeinen Konjunkturverlaufs, entwickelt haben, und welche Verkehrsgruppen hinter dieser Entwicklung zurückblieben. Der Vergleich der „normalen" mit der tatsächlichen Entwicklung ergibt dann die „Kraftwagenverluste".

Auf diese Weise hat die Reichsbahn ihre von 1925—1928 erlittenen Verluste unter Verwendung ihrer Betriebsstatistik ermittelt und 1930 in der Denkschrift „Reichsbahn und Kraftwagenverkehr" veröffentlicht.

Eine Fehlerquelle ist dabei die Schwierigkeit, die Einflüsse des Konjunkturverlaufs, der Bevölkerungsbewegung, der Tarifänderungen u. a. richtig gegen den Wettbewerb abzugrenzen [4]).

1) Der Verkehrsgewinn des Lastkraftwagens.

Der Verkehrsgewinn des Lastkraftwagens unterscheidet sich sowohl nach der zurückgelegten Entfernung wie nach der Art der Güter.

Sieht man vom Ortsverkehr ab, unterscheidet man Nah- und Fernverkehr. Bei letzterem entstand das Problem Eisenbahn—Kraftwagen, da im Nahverkehr die Eisenbahn nie eine völlige Monopolstellung besaß [5]).

Zuerst ersetzte der Kraftwagen das Pferdefuhrwerk im Ortsverkehr durch seine kostenmäßige Überlegenheit [6]). Hier wurde er auch der Zubringer der Eisenbahn.

Die Konkurrenz entstand auf anderen Gebieten. Ein Vergleich der Gesamttragfähigkeit aller Lastkraftwagen mit der aller Güterwagen läßt seinen Anteil sehr gering erscheinen. Für das Jahr 1928 wurde er mit 2 v. H. angegeben, worin noch alle kleinen Lieferwagen enthalten waren, die nur im Ortsverkehr tätig sind. Aber die Umlaufszeit eines Lastkraftwagens ist geringer als die eines

[4]) Denkschrift: Reichsbahn .. S. 7.
[5]) Stand und Aussichten . . . , a. a. O., S. 5.
[6]) Merkert, Der Lastkraftwagenverkehr, S. 7.

Güterwagens, daher transportiert er durchschnittlich je 1 Tragfähigkeit eine größere Ladungsmenge [7]).

Die Verkehrsgewinne des Lastkraftwagens waren besonders groß in den Verkehrsbeziehungen und Güterarten, in denen die Kostenstruktur und die Tarifgestaltung der Reichsbahn ihm Gelegenheit zum billigeren Transport bot [8]).

Dazu gehört vor allem die Nahzone. Hier fallen beim Lastkraftwagen die Umladungen und Abfertigungsgebühren fort, so daß er schneller und billiger arbeitet. Die Nahzone wird bis zu 50 km gerechnet, es ist eine rein zweckmäßige Festsetzung, die durch die spätere gesetzliche Regelung festgelegt wurde. In dieser Zone trat auch der Werkverkehr als starke Konkurrenz auf. Wie groß gerade hier der Wettbewerb war, wird deutlich, wenn man bedenkt, daß bei der Reichsbahn 30 v. H. aller von ihr beförderten Gütermengen unter 50 km und 57 v. H. unter 100 km gefahren werden [9]). Während der Gesamtverkehr der Eisenbahn um 11 v. H. abnahm, betrug der Rückgang im Nahverkehr schon 23 v. H. [10]).

Die technische Entwicklung des Lastkraftwagens machte ihn auch in den Entfernungen von 100—400 km wettbewerbsfähig [11]). Darüber hinaus ist seine Kostenprogression zu stark und die vertikale Staffel des Reichsbahngütertarifs wirkt sich aus [12]).

Neben dem Wettbewerb in den einzelnen Entfernungsstufen stand der Wettbewerb um einzelne Güterarten und Tarifklassen. Die Wertstaffel des Reichsbahngütertarifs bot dem Kraftverkehr manche Unterbietungsmöglichkeit.

Besonders der Stückgutverkehr, der bei der Reichsbahn mit höheren Kosten und Tarifen belastet war, wanderte zum Lastkraftwagen ab. Hier traf der Vorteil des Haus-Haus-Verkehrs mit größerer Billigkeit zusammen. Während bei der Eisenbahn im Stückgutverkehr nur eine Auslastung von 18 v. H. der Ladefähigkeit erreicht wurde, brachte es der Lastkraftwagen auf eine Auslastung von 60—70 v. H., wodurch ihm ebenfalls eine billigere Beförderung ermöglicht wurde [13]).

Bei den Wagenladungen waren es die Tarifklassen A, B und C, die der Lastkraftwagen der Reichsbahn entzog. Hier wurden

[7]) Reincke, a. a. O., S. 27.
[8]) Gertzen, a. a. O., S. 70.
[9]) Hüfner, a. a. O., S. 81.
[10]) Der Güterverkehr: Stand u. Aussichten, So Heft 33, JfK. 1933, S. 11.
[11]) Merkert, Kernpunkte ... S. 45.
[12]) Denkschrift: Reichsbahn, S. 13.
[13]) Pirath, a. a. O., S. 159.

manche Güterarten besonders bevorzugt [14]). Dabei standen Lebens- und Genußmittel an der Spitze. Zum Beispiel wurden gerade Zigarren, Zigaretten und Tabakwaren fast ausschließlich dem Lastkraftwagen — meist im Werkverkehr — übergeben [15]). In den Jahren 1930—1932 war die Verkehrsabnahme dieser Güter bei der Reichsbahn besonders stark. Da diese Güter zum starren Bedarf gerechnet werden, also in der Krise nicht so sehr zurückgehen, wurde der Verlust dem Kraftwagen zugesprochen [16]). Für diese Güter ist der Lastkraftwagen besonders geeignet, da er sie durch seine Schnelligkeit frisch und demnach hochwertiger zum Bestimmungsort bringt. Auch werden die Schäden durch das Umladen vermieden [17]).

An nächster Stelle folgten schon Eisen- und Stahlwaren, für deren Beförderung dürften besondere Gründe wie Sperrigkeit, Ersparnis der Verpackung und vielleicht Schnelligkeit ins Gewicht gefallen sein [18]).

Bei der nächsten Gruppe, Papier, Pappe und Holzmasse, dürfte die hohe Einstufung im Tarif der Reichsbahn der Anlaß gewesen sein und die Vermeidung von Umladungen [19]).

Weiter ist zu berücksichtigen, in welchen Verkehrsbeziehungen sich der Lastkraftwagenverkehr entwickelt hat.

Von seiten der Reichsbahn wurde immer beklagt, daß der Kraftwagen sich die Hauptverkehrsgebiete aussuchte (aus Gründen der Rückfracht) und die abgelegenen Orte mit geringer Verkehrsdichte mied, obgleich sich ihm durch seine Eigenart, Anpassungsfähigkeit und Beweglichkeit, gerade hier ein Betätigungsfeld bot [20]).

Die Untersuchung des J. f. K. hat diese Vermutung bekräftigt [21]). Die Hauptgebiete des Lastkraftwagenverkehrs sind die Hafenstädte, die Industriegebiete an der Ruhr, in Sachsen und am Rhein [22]).

Also hatte die Eisenbahn mit Recht diese Konkurrenz abgelehnt, da sie ihre Nebenbahnen ohne Rücksicht auf ihre Erträge unter-

---

[14]) Der Bericht der JfK. über Stand und Aussichten des gewerbl. Güterfernverkehrs gibt auf S. 15 eine Zusammenstellung nach Güterarten für 1935, die als repräsentativ für den Güterverkehr mit Lastkraftwagen bezeichnet wird.

[15]) Gertzen, a. a. O., S. 70.

[16]) Konjunkturschwankungen im Reichsbahnverkehr, SoH. 38, d. JfK. 1936, S. 44.

[17]) Stand und Aussichten, a. a. O., S. 19.

[18]) ebenda, S. 20, 21.

[19]) ebenda, S. 21.

[20]) Denkschrift: Reichsbahn S. 61. Vogt, Grundfragen, S. 27.

[21]) Stand und Aussichten, a. a. O., S. 22, 23.

[22]) ebenda, S. 26.

hält. Auf den Nebenbahnen betragen die Ausgaben für 1 tkm 8,2 Pfg., die Einnahmen nur 5,5 Pfg., dagegen werden auf den Hauptbahnen bei 3,5 Pfg. Ausgabe pro tkm 4,5 Pfg. Einnahmen erzielt [23]).

2) Die Verkehrsverluste der Reichsbahn.

Bei der Betrachtung der Einwirkungen des Wettbewerbs auf die Reichsbahn wurde geltend gemacht, daß durch die Entwicklung der Automobilindustrie der Bahn ein Verkehrszuwachs durch die dadurch erforderlichen Transporte entstünde. Doch diese Transporte fielen für die Reichsbahn nicht ins Gewicht, da sie zum größten Teil durch Lastkraftwagen ausgeführt wurden [24]).

Während der Güterverkehr im ganzen von 1925—1928 noch um rund 16 v. H. zunahm, betrug die Steigerung beim Stückgut und den Wagenladungsklassen A, B und C nur noch 5,8 v. H. Bei den Klassen A und B ergab sich schon ein absoluter Rückgang [25]).

Demgegenüber stiegen die Einnahmen von 1925—1929 um 21,5 v. H. [26]). Hier zeigte sich die bei den Eisenbahnen charakteristische überproportionale Steigerung bei ansteigender Konjunktur [27]). Sie wäre noch größer gewesen, wenn die 200—210 Mill. RM hinzugekommen wären, die der Reichsbahn von 1925—1928 vom Kraftwagen entzogen wurden [28]). Weitere Vergleiche sind schwierig, da 1928 und 1930 Tariferhöhungen eintraten, 1932 dann eine Tarifsenkung vorgenommen wurde [29]).

Die Zahl der beförderten Tonnen wurde für das Jahr 1931 wie folgt bezeichnet [30]):

Reichsbahn (ohne Dienstgut) 286 Mill. t;

Lastkraftwagen (gewerbl. Werk- u. Überlandverkehr) rd. 440 Mill. t.

Die tonnenkilometrischen Leistungen waren:

Reichsbahn 51 Mrd. tkm;

Lastkraftwagen 3½—44 Mrd. tkm, womit schon 7% des Güterverkehrs der Reichsbahn erreicht wurden. Doch sind hierbei der

---

[23]) Stand und Aussichten, a. a. O., S. 30.
[24]) Denkschrift: Reichsbahn, S. 19—23.
[25]) Denkschrift: Reichsbahn, S. 12.
[26]) Treibe, in AfE. 1937, S. 676.
[27]) Ditgen, in AfE. 1928, S. 701.
[28]) Denkschrift: Reichsbahn, S. 15.
[29]) Treibe, in AfE. 1937, S. 676.
[30]) Bormann, VtW. 1932, H. 23, S. 351.

Nah- und Ortsverkehr eingerechnet, der für die Reichsbahn keinen Wettbewerb darstellt [31]).

Die Schwere der Konkurrenz liegt nicht im Quantitativen, sondern in der Übernahme der hochwertigen Verkehrsgüter der Eil- und Stückgütertransporte und der Güter der höheren Wagenladungsklassen, die mengenmäßig weniger ins Gewicht fallen, aber die hohen Einnahmen bringen [32]). Aus ihnen stammen 65% der gesamten Einnahmen, doch sind sie mengenmäßig nur mit 29% am Gesamtverkehr beteiligt [33]).

Auf diese Tatsache wurde von der Reichsbahn immer hingewiesen, da sie für ihren gemeinwirtschaftlichen Tarifaufbau fürchtet [34]), d. h. besonders für ihre Wertstaffel. Demgegenüber wurde oft betont, daß auch die Wertstaffel nur aus Rentabilitätsgründen eingeführt worden sei [35]). Dazu ist zu sagen, daß die Abstufung der Beförderungspreise nach dem Wert der Güter zwar auch aus Rentabilitätsgründen erfolgte, aber die Differenzierungen weitgehend nach allgemeinwirtschaftlichen Erwägungen vorgenommen wurden [36]). Es ist nur ein weiterer Vorteil des Tarifsystems, wenn es beide Punkte vereinigt. Die Folge der hohen Einbußen mußte eine Erhöhung der Tarife für Massengüter sein. Oft sah man die Wettbewerbsunfähigkeit in der Tatsache, daß der Güterverkehr die Verluste des Personenverkehrs tragen muß [37]). Aber auch dann wäre eine Erhöhung der Massenguttarife nicht zu umgehen, da die Ausfälle durch die Tarifsenkung nicht gedeckt sein würden [38]).

Manchmal wurde verlangt, die Reichsbahn sollte den für sie Verlust bringenden Verkehr dem Kraftwagen überlassen, z. B. den Personen- und Stückgutverkehr. Dabei ist zu berücksichtigen, daß mit Abgabe des Verkehrs nicht sein ganzer Selbskostenanteil fortfällt, sondern man muß ermitteln, um wieviel die Gesamtausgaben des Unternehmens sinken würden; wenn dieser Verkehr eingestellt würde. Diese sogen. Fortfallkosten sind immer kleiner als die Selbstkostensumme plus des auf diesen Verkehr entfallenden Anteils

---

[31]) Bormann, a. a. O., S. 352.
[32]) VH Stat. d. Deutsch. Reiches, 1934, H. 3. Eisenbahn u. Kraftwagen, Denkschrift des „Langnam"-Vereins, Köln 1931, S. 9.
[33]) Vogt, in WD 1933, H. 5, S. 142.
[34]) Scholz, in DWZ 1929, H. 1, S. 8, 9. Helander, a. a. O., S. 49.
[35]) Merkert, Kernpunkte . . ., S. 23, 64, Anm., S. 67.
[36]) Stand und Aussichten . . ., S. 10, Anm. Vogt, Grundfragen, S. 37.
[37]) Hay, in DWZ 1930, H. 12, S. 275.
[38]) Vogt, Grundfragen, S. 37.

an den Gesamtkosten. Ein Verkehr ist dann berechtigt, wenn er die Mehrkosten deckt, die er dem Unternehmen verursacht [39]).

Da die Reichsbahn durch ihre Kostenstruktur und ihren Tarifaufbau auf die Erhaltung des Massenverkehrs angewiesen ist, versuchte sie nun, durch Selbsthilfemaßnahmen die Wettbewerbsschäden zu verringern.

II. Maßnahmen zur Beendigung des ungesunden Wettbewerbs.

Es wäre die Aufgabe der Verkehrspolitik gewesen, den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Bahnen zu lenken, die beiden Verkehrsmitteln ihre Existenz sicherte. Aber während der Staat der Eisenbahn gegenüber als „Polizeistaat" [1]) auftrat, befolgte er dem Kraftwagen gegenüber den liberalen Grundsatz der „Gewerbefreiheit" [2]) So waren die beiden Konkurrenten auf sich selbst gestellt und mußten auf Mittel sinnen, ihren Verkehrsanteil zu erhalten bezw. ihn zu erobern. Die dahinzielenden Maßnahmen erstrebten eine Angleichung der Leistungen, der Preise und eine Verbilligung der Nebenkosten.

1) Die Selbshilfemaßnahmen der Reichsbahn.

So sah sich die Reichsbahn gezwungen, ihren Anteil am Verkehr selbst zu verteidigen. Sie benutzte dazu drei Wege, um die Vorteile des Kraftwagens unwirksam zu machen: Leistungsangleichung, Preisangleichung und möglichste Senkung der Nebenkosten.

a) Maßnahmen zum Leistungsausgleich.

Zur Verkürzung der Beförderungsdauer erhöhte die Reichsbahn die Geschwindigkeit auf der Strecke, durch Verstärkung der Zugkraft, Ausschaltung unnötiger Aufenthalte durch Verringerung und Zusammenlegung von Rangierbahnhöfen [3]). Den gleichen Zweck hatte die Einführung der Kunze-Knorr-Bremse, die außerdem noch

---

[39]) Leibbrand, Die Entwicklung d. Reichsbahnbetriebs in neuer Zeit, S. 12, 13.
[1]) Sarter, in Verkehrsprobleme d. Reichsbahn, S. 49.
[2]) Wohl, a. a. O., S. 179.
[3]) Sarter, in Verkehrsprobleme d. Reichsbahn, S. 54.

die Betriebssicherheit erhöhte und der Rationalisierung (Ersparnis an Personal) diente [4]).

Um die Stückgutbeförderung zu erleichtern, wurden die „leichten Güterzüge" (Leig-Züge) eingeführt, die aus 2 Wagen bestehen, die miteinander verbunden sind und dadurch das Sortieren der Güter während der Fahrt gestatten. Sie haben eine Geschwindigkeit von 70 km/Std. [5]).

Ein anderes Mittel, um den Stückgutverkehr wirtschaftlicher zu gestalten, war der Behälterverkehr.

Die Behälter werden gegen geringe Miete dem Versender und Empfänger ins Haus zugestellt, wodurch eine Ersparnis an Verpackung erreicht und die Bruchgefahr vermindert wird. Es gibt Kleinbehälter von 1½ t und Großbehälter von 5 t [6]).

Der Behälterverkehr erlaubte gleichzeitig der Reichsbahn die Haus-Haus-Beförderung. Für Großverfrachter wurden Gleisanschlüsse eingerichtet oder mit Hilfe besonderer Fahrzeuge der Transport ganzer Waggons auf der Straße ermöglicht, sogen. fahrbares Anschlußgleis [7]).

Eine weitere Verbesserung stellte das sogen. Güterkursbuch dar, das dem Verfrachter eine Kontrolle über die Pünktlichkeit auch im Güterverkehr gab [8]), doch bestimmt die Reichsbahn den Weg des Autos, und zwar aus Gründen der Wirtschaftlichkeit. Für die verschiedenen Güterarten sind verschiedene Zugarten bestimmt. Expreßgut wird Personenzügen mitgegeben, für Eilgut bestehen s t ä n d i g e Verbindungen; falls die Züge nicht voll ausgelastet sind, wird Frachtgut mitbefördert. Für diese unterscheidet man Regel- und Bedarfszüge, die je nach der Verkehrsstärke eingesetzt werden [9]).

Hier sei auch auf die Versuche einer Zusammenarbeit mit dem Kraftwagen und einer Verkehrsteilung hingewiesen.

Nach dem Vertrag von 1924 mit der „Kraftverkehr Deutschland GmbH." (Deutschlandvertrag) sollte der Kraftwagen den Zubringer und Ergänzungsverkehr versehen und an Stelle der Eisenbahn im

---

[4]) Hammer, Die deutsche Reichsbahn als Auftraggeberin d. Wirtschaft, Bln. 1933, S. 129.

[5]) Geschäftsbericht d. DRB. 1929, S. 6; Blum, Personen- u. Güterbahnhöfe, Berlin 1930, S. 201.

[6]) Dorpmüller, Rationalisierung bei d. Reichsbahn, Bln. 1928, S. 19; Sarter, Verkehrsprobleme der Reichsbahn, S. 56.

[7]) Wohl, a. a. O., S. 280.

[8]) Sarter, Verkehrsprobleme der Reichsbahn, S. 54.

[9]) Leibbrand, a. a. O., S. 21, 22.

Stückgutverkehr eingesetzt werden, soweit er diesen Verkehr wirtschaftlich bedienen konnte. Dieses Abkommen bestand nur vier Jahre, da es die Erwartungen der Reichsbahn nicht erfüllte. Die Zuweisung führte nämlich zu Unzulänglichkeiten, und so suchte die Industrie nach neuen Möglichkeiten. Sie schaffte eigene Lastkraftwagen an und begünstigte das Entstehen privater Unternehmungen [10]). Diese entzogen der „Kraftverkehr Deutschland GmbH." soviel Verkehr, daß die Reichsbahn sie finanziell unterstützen mußte. So kam es 1928 zur Lösung des Vertrages [11]).

Den Anfang einer Verkehrsteilung machte ein Abkommen zwischen Reichsbahn und Reichspost, das am 1. April 1929 in Kraft trat Sie kamen darin überein, daß die Reichspost den Personenverkehr bediente, während sie den Frachtverkehr der Reichsbahn überließ [12]). Der Vertrag lief bis zum 31. 3. 1935.

Eine Möglichkeit, ihre Leistungen dem Kraftwagen anzupassen, ließ die Reichsbahn aus, nämlich die Einstellung eigener Kraftwagen in großem Umfange [13]). Am 31. 12. 1931 besaß sie nur 318 Kraftfahrzeuge [14]). Sie sah die eigene Verwendung von Kraftwagen als zweckwidrig an, besonders als Mittel der Wettbewerbsabwehr im Fernverkehr, da die Wirkung einem K-Tarif gleichkäme, aber die Selbstkosten höher wären [15]).

b) Maßnahmen zur Preisangleichung.

Da der Wettbewerb hauptsächlich eine Frage des Preises war, versuchte die Reichsbahn die gefährdeten Güter und Verkehrsbeziehungen durch privatwirtschaftlich orientierte Preise zurückzugewinnen.

Seit 1927 wandte sie die Kraftwagenwettbewerbstarife (K-Tarife) an, die nur für bestimmte Güter und Verkehrsrelationen galten [16]). Sie erstreckten sich nur auf die hochtarifierten Güter und lagen 20—40% unter dem Normaltarif [17]). Über die Hälfte aller K-Tarife entfielen 1930 auf die Gruppen: Papier und Lebens- und Genußmittel.

---

[10]) WD 1928, S. 303.
[11]) Vogt, Grundfragen, S. 18, 19.
[12]) DV 1929, S. 1588; Denkschrift d. D.J.H.T., S. 33.
[13]) Hay, in DWZ 1934, S. 271.
[14]) Hammer, Die dtsch. Reichsbahn als Auftraggeberin der Wirtschaft, Bln. 1933, S. 120.
[15]) Denkschrift, Reichsbahn, S. 68, 69.
[16]) DV 1929, S. 663.
[17]) Sommer, in DWZ 1928, S. 1207.

Organisation des Rollfuhrdienstes unter Heranziehung der bisher damit beauftragten Spediteure durchzuführen (§ 2 IV BSpV) [31]).

Weitere Bestimmungen waren: die Einführung der Haus-Haus-Beförderung, die Übernahme der Haftung für den gesamten Rollfuhrdienst nach § 5 EVO durch die Reichsbahn. Durch die Zusammenfassung war eine Senkung der Rollgebühren von 20—80% möglich [32]). Lagen diese Einheitssätze unter den anerkannten Selbstkosten der Spediteure, so gewährte die Reichsbahn Zuschüsse in Höhe der Selbstkosten plus 10% Gewinnzuschlag (§ 2 XII—XIV BSpV) [33]) [34]), im Anfang auf 40 Mill. RM geschätzt.

Als Gegenleistung durfte die Firma und die ihr angeschlossenen Spediteure keinen Lastkraftwagenverkehr über 50 km hinaus betreiben, darunter auch nur mit Genehmigung der Reichsbahn. Sie sollte für die Reichsbahn werben und wurde einer Meldepflicht über beobachteten sonstigen Güter- oder Fernverkehr unterworfen [35]).

Diese Bestimmungen und der Widerstand aus den Kreisen der Spediteure führte dazu, daß der Reichsverkehrsminister ihm am 27. März 1931 die Genehmigung versagte, gestützt auf § 31 des Reichsbahngesetzes, der ihm das Genehmigungsrecht verleiht bei allen Beteiligungen der Reichsbahn an anderen Unternehmungen [36]).

Der Widerspruch gegen diesen Vertrag wurde durch die der Firma Schenker eingeräumte Monopolstellung hervorgerufen. Es war zu befürchten, daß diese ihre bei der engen Zusammenarbeit mit Reichsbahn erworbene Kenntnis des Kundenkreises nach Beendigung des Vertragsverhältnisses gegen die Reichsbahn ausnutzen würde. Das Spediteurgewerbe sah in diesem Vertrag das Ende der freien Spediteurtätigkeit [37]).

Um diese Widerstände zu beseitigen, schloß die Reichsbahn einen Vertrag mit der Spitzenvertretung des Speditions- und Fuhrgewerbes. Alle Auftragsspediteure, die im Jahre 1931 der Reichsbahn eine Mindestmenge von Gütern (100 t) zugeführt hatten, konnten sich der Vereinbarung anschließen. Sie mußten die bahnamtlichen Höchstsätze einhalten und erhielten dann ebenfalls Zuschüsse. Diese wurden nun für die Reichsbahn auf 70 Mill. RM beziffert [38]).

---

[31]) Börner, a. a. O., S. 49.
[32]) RB, 1932, H. 10, S. 246.
[33]) Börner, a. a. O., S. 50.
[34]) DWZ 1931, Nr. 48 S. 1139.
[35]) Börner, a. a. O., S. 51.
[36]) Heinritz, a. a. O., S. 61.
[37]) Drews, in WD 1931, H. 10 S. 411.
[38]) Stand und Aussichten . . . , S. 50 Anm.

Die neue Fassung des Bahnspeditionsvertrages wurde am 6. Dezember 1931 vom Reichsverkehrsminister genehmigt und trat am 1. März 1932 in Kraft. Seine wichtigste Neuerung war die Herausnahme der Bestimmungen über den Kraftwagenverkehr. Der Name wurde ebenfalls geändert und zwar unter Weglassung der Worte „Schenker & Co" in „Deutsche Bahnspedition GmbH.". Damit entfiel der Werbevorzug für die Firma Schenker & Co, und es wurde der Anschein der Abhängigkeit vermieden [39]). 3000 Spediteure beteiligten sich an diesem Abkommen, die sich teilweise zu örtlichen Rollgemeinschaften zusammenschlossen [40]).

Dieser Vertrag rief sehr geteilte Meinungen hervor. Während die Vertreter des Speditionsgewerbes und der Reichsbahn für ihn eintraten, sahen die Vertreter des Kraftverkehrs in ihm eine Verletzung der EVO, durch die ungleichmäßige Berechnung der Tarife [41]). Im Wettbewerb war er von eben so geringem Erfolg wie die betrieblichen Abwehrmaßnahmen [42]).

Seine größte Bedeutung ist darin zu sehen, daß er den Staat veranlaßte, die Regelung des Wettbewerbsproblems selbst in die Hand zu nehmen [43]).

2) Der erste Versuch einer staatlichen Regelung.

Schon am 26. August 1925 war das sogen. Kraftfahrliniengesetz [44]) ergangen. Unter Gleichsetzung des Personen- und Güterverkehrs bedurften Unternehmer von Kraftfahrlinien, die über den Gemeindebezirk hinausgingen, der Genehmigung durch die oberste Landesbehörde. Da der Begriff der „Kraftfahrlinie" durch § 1 des Gesetzes nicht einwandfrei geklärt war, wurde es durch eine Verordnung vom 20. Oktober 1928 [45]) ergänzt [46]). Nach § 1 ist dazu erforderlich, daß er „auf bestimmten Strecken mit gewisser Regelmäßigkeit und Häufigkeit gegen Entgelt" betrieben wird. Meist entwickelte sich der Güterkraftverkehr außerhalb dieses Rahmens, da er weniger Strecken- als Flächenverkehr darstellt.

---

[39]) Börner, a. a. O., S. 65, 66.
[40]) DV 1932, Nr. 23 S. 733.
[41]) Ebhardt, Staat u. Verkehr, Charlottenburg 1932, S. 55.
[42]) Ziegler, a. a. O., S. 76.
[43]) Börner, a. a. O., S. 92.
[44]) RGBl. I S. 319.
[45]) RGBl. I S. 380.
[46]) Ziegler, a. a. O., S. 36.

a) Die Notverordnung vom 6. Oktober 1931.

Im Sommer 1931 hatte ein Studienausschuß beim Reichsverkehrsministerium versucht, zwischen der Reichsbahn und den Vertretern des Kraftverkehrs eine Einigung zu erzielen, die später in einem Gesetz ihren Niederschlag finden sollte[47]). Doch die Lage der Reichsbahn war, wie die der gesamten Wirtschaft, so schwierig, daß am 6. Oktober 1931 die III. Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen[48]) erlassen wurde, in deren 5. Teil Kapitel V der Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen seine Regelung fand[49]). Mit dieler Regelung sollte die Periode des unbeschränkten Wettbewerbs beendet werden.

Das Ziel des Gesetzgebers war, den Preiswettbewerb auszuschließen und nur den gesunden Leistungswettbewerb bestehen zu lassen. Das sollte auf zwei Wegen erreicht werden: durch den Konzessionszwang und die Preisbindung[50]).

Es wurde der Personen- und Güterverkehr getrennt. Nach § 1, 1 bedurfte derjenige, der „gegen Entgelt Personen mit Kraftfahrzeugen über die Grenzen eines Gemeindebezirkes hinaus zwischen bestimmten Punkten regelmäßig befördern will", der Genehmigung.

Für den Güterverkehr wurde der Begriff der Kraftfahrlinie nicht mehr verwendet; jeder, der gegen Entgelt Güter mit Kraftwagen über 50 km für andere befördern will, bedurfte der Genehmigung. Der Werkverkehr wurde nicht eingeschlossen (§ 1, 2 des Gesetzes).

Die Genehmigung wurde von der zuständigen oberen Verwaltungsbehörde erteilt (§ 18) nach Anhören der zuständigen Industrie- und Handelskammer (§ 20). Die Genehmigung war davon abhängig zu machen, ob der Unternehmer die Gewähr für die Sicherheit des Betriebs und die Innehaltung der Vorschriften bot (§ 19). Die Genehmigung m u ß t e erteilt werden, wenn der Unternehmer schon Güterfernverkehr betrieb und innerhalb von drei Monaten die Genehmigung beantragte (§ 34, 2).

Für die Regelung des Preiswettbewerbs war § 22 wichtig. Der Reichsverkehrsminister setzte einheitlich für das ganze Reich die Beförderungspreise fest. Sie waren so zu bemessen, „daß der Preiswettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeugen auf gleiche Grundlage gestellt und der gemeinwirtschaftliche Aufbau des deutschen Eisenbahngütertarifs nicht gefährdet" wurde.

---

[47]) Hay, in DWZ 1931, Nr. 41 S. 964.
[48]) RGBl. I S. 537.
[49]) RGBl. I S. 558.
[50]) Gertzen, a. a. O., S. 98.

Bei Nichtbefolgung der Vorschriften waren Strafgelder vorgesehen (§§ 23, 3 und 24).

Am 9. Oktober 1931 wurden die Durchführungsbestimmungen über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen veröffentlicht [51]). Nach § 3 DVO war die 50 km-Zone nicht nach der Straßenlänge, sondern von dem der Versandstelle nächsten Bahnhof bis zu dem von dem Bestimmungsort nächsten Bahnhof zu rechnen. Als Werkverkehr wurde die Beförderung von Gütern für eigene Zwecke des Unternehmens definiert (§ 4 DVO).

Mit Inkrafttreten des Gesetzes am 1. 11. 1931 wurden gleichzeitig das Kraftfahrliniengesetz und die K-Tarife aufgehoben. Dafür trat eine Ermäßigung der oberen Wagenladungsklassen ein. Die Klassen A und B wurden in einer neuen Klasse, die 3,6% unter der alten Klasse B lag, zusammengefaßt, die Ermäßigung der Klasse C betrug etwa 1,4%. Ferner wurden die Zuschläge für 10 t und 5 t-Nebenklasse gesenkt [52]).

Der Reichsverkehrsminister billigte dem Güterfernverkehr zuerst für Gütermengen bis 3500 kg den Reichsbahnstückguttarif und darüber hinaus nur eine Wagenladungsklasse, die zusammengelegte A/B-Klasse zu. Als am 16. Dezember 1931 die Reichsbahn auf Grund der Preissenkungsaktion der Regierung eine Herabsetzung des Regelgütertarifs um 300 Mill. RM vornahm, wurden die Klassen A und B wieder getrennt und dem Kraftwagentarif nur die Klasse A überlassen. Im Februar 1932 wurde auch die Klasse B für den Kraftwagen eingeführt [53]). Auf Vorstellungen der Kraftverkehrswirtschaft hin erweiterte der Reichsverkehrsminister im April 1932 den Kraftwagentarif auf die Klasse C einschließlich eines Bedeckungszuschlages von 5 v. H. Zur Klasse C zählten alle Güter der Klassen C—G des Eisenbahngütertarifs [54]).

b) Die Mängel dieser Regelung.

Die Unzufriedenheit über diese Regelung war sowohl auf seiten der Reichsbahn wie auf seiten des Kraftverkehrs groß. Es wurde bald erkannt, daß die Wirksamkeit des Gesetzes von der Durchführung der Kontrolle abhing [55]).

---

[51]) RGBl. I S. 572.
[52]) Heinritz, a. a. O., S. 55 (m. Tab.).
[53]) Börner, a. a. O., S. 61.
[54]) DWZ 1932, Nr. 15 S. 350.
[55]) Geschäftsbericht der DRB. 1931, S. 6; Beck, in DV 1932, Nr. 33, S. 1085.

Als einziger Erfolg war zu buchen, daß das Konzessionsverfahren die Möglichkeit bot, unreelle Unternehmungen auszuschließen [56]).

Für den Kraftverkehr war die Tariffestsetzung eine große Enttäuschung. Im Studienausschuß hatten die Vertreter des Kraftverkehrs gefordert, daß der Reichskraftwagentarif, der ein Minimaltarif sein sollte, auf Grund der Selbstkosten eines gut ausgelasteten und rationell betriebenen Krafttransportunternehmens berechnet werden sollte. Weiter sollte die Aufstellung des Tarifs durch eine Organisation des Autotransportgewerbes geschehen unter Heranziehung von Vertretern der Wirtschaft und mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers. Anwendung und Kontrolle des Tarifs sollte durch ein Selbstverwaltungsorgan des Autotransportgewerbes erfolgen. Für die Eisenbahntarife wurde eine allmähliche Orientierung nach den Selbstkosten gefordert, um unrentable Transporte auf den Kraftwagen überzuleiten [57]).

Von all diesen Forderungen war nicht eine erfüllt worden Der Kraftwagen hatte nach vielen Anstrengungen die Klassen A—C des Eisenbahngütertarifs und 5% Bedeckungszuschlag erhalten. Zuerst waren es nur die Klassen A und B, und hier war das Aufkommen an Gütern so gering, daß die volle Beschäftigung der vorhandenen Lastzüge nicht möglich war. Andererseits lagen die Preise wieder nicht so hoch über den Selbstkosten, daß die Mehrkosten für die geringe Auslastung dadurch gedeckt wurden [58]).

Von seiten der Reichsbahn wurde die unzureichende Kontrolle bemängelt, die Unterbietungen des Tarifs zuließ. Die Kontrolle, die den Polizeibehörden übertragen worden war, wurde erschwert durch die Vielzahl der Unternehmer [59]). Dann war die Zuständigkeit von Verkehrs- und Sicherheitspolizeit in den einzelnen Ländern nicht geklärt und die Kräfte nicht genügend für diese Aufgabe geschult, da die notwendigen Sparmaßnahmen bei den Behörden die Ausbildung verhinderten.

Dadurch wurden die Möglichkeiten für das Unterbieten der Tarife gesteigert. Tarifunterschreitungen waren möglich mit und ohne Wissen des Kraftfahrunternehmers. Die letzteren waren seltener, und kamen in der Form vor, daß entweder der Verfrachter oder der Spediteur falsche Angaben machten, sie waren auch nicht an die

---

[56]) Most, in DV 1932, Nr. 31 S. 1014.
[57]) Wintershoff, in WD 1933, H. 1 S. 8, 9.
[58]) Wesemann, in WD 1932, H. 13, S. 428.
[59]) Kallwaß, a. a. O., S. 52.

Notverordnung gebunden [60]). Wissentliche Tarifunterbietungen waren häufiger, z. B. unrichtige Angaben über die Art der Güter oder das Gewicht, und dann geheime Frachtnachlässe, die auch durch eine verschärfte Kontrolle nicht erfaßt werden konnten [61]).

Der Kraftverkehr berief sich auf die Preisnachlässe, die die Reichsbahn den Großverladern für Rollgeld und Speditionsgebühren gewährte, falls sie sich verpflichteten, nicht den Kraftwagen zu benutzen. Dadurch wurden Preise erreicht, die 30—60% unter denen des Reichskraftwagentarifs lagen. Das hätte die Spediteure erst veranlaßt, ihrerseits die Preise zu unterbieten. Mit der Zeit sei eine Gewohnheit entstanden, die das Gefüge des Reichskraftwagentarifs erschütterte und den Kraftverkehr mit Kosten belaste für die hohen Strafgelder [62]).

Zusammenfassend muß festgestellt werden, daß das Wettbewerbsproblem durch diese Notverordnung nicht gelöst wurde. Die Vielzahl der Interessenverbände und die zwischen Reich und Ländern nicht immer geklärte Zuständigkeit machte die einheitliche Durchführung zunichte. Die Verkehrsplanung bedarf einer einheitlichen Staatsführung [63]), diese erste Voraussetzung war damals nicht gegeben.

---

[60]) Kraftverkehrsmonopol f. d. Güterfernverkehr, hsg. von d. DRB. 1932 S. 3.
[61]) Beck, in DV 1932, Nr. 33, S. 1085.
[62]) Wintershoff, in WD 1933, H. 1 S. 9.
[63]) Helander, a. a. O., S. 410.

Dritter Teil:

Die Lösung des Problems im nationalsozialistischen Staat.

Nach der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus war es selbstverständlich, daß das Problem Eisenbahn—Kraftwagen von einem ganz anderen Gesichtspunkt betrachtet wurde. Ein Staat, der den Gemeinnutz vor den Eigennutz stellt, konnte einen Wettbewerbskampf zweier bedeutender Verkehrsmittel nicht zulassen. Denn der Verkehr hat der Volkswirtschaft zu dienen, er muß aufgehen im Dienst an der Volksgemeinschaft [1]).

Aus diesem Gedanken heraus ist die Verkehrslenkung durch den Staat aus politischen und sozialen Gründen notwendig, wobei die Hauptträger des Verkehrs, z. B. die Reichsbahn, in der Hand des Staates liegen müssen. Das bedeutet noch keinen Staatskapitalismus [2]). Der Kraftverkehr ist zudem für eine Verstaatlichung ungeeignet, seine Eigenart liegt in der individuellen Verkehrsbedienung. Um der Wirtschaft die Vorteile beider Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen, war es nötig, an Stelle des Wettbewerbs zu einer Zusammenarbeit beider zu gelangen. Das konnte nur erreicht werden, wenn sie beide auf gleicher Stufe standen.

Um die staatlichen Absichten auf den privatwirtschaftlich orientierten Kraftverkehr zu übertragen, bediente man sich einer straffen Zusammenfassung. Wie die ganze gewerbliche Wirtschaft wurde auch das Verkehrswesen organisatorisch zusammengefaßt [3]).

I. Der Aufbau des Verkehrswesens.

Bei der Durchführung des Gesetzes zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft vom 27. Februar 1934 [4]) bildete das Verkehrswesen die Hauptgruppe 12 der Organisation der gewerblichen Wirtschaft, doch wurde sie nicht dem Reichswirtschafts-

[1]) v. Gottl-Ottlilienfeld, in AfE 1937, S. 793.
[2]) Körner, in Jahrbuch der natsoz. Wirtschaft 1937, S. 413.
[3]) Körner, in Jahrbuch d. natsoz. Wirtschaft, 1937, S. 412.
[4]) RGBl. I, S. 185.

minister, sondern dem Reichsverkehrsminister unterstellt [5]). Da das Verkehrswesen aber der gesamten Wirtschaft gleichmäßig dienen soll, wurde in der 1. DVO des Gesetzes vom 27. November 1934 [6]) im § 44 bestimmt, daß für die Gliederung des Verkehrs der Reichsverkehrsminister die Bestimmungen erläßt. Den ersten Schritt dazu bildete die Zusammenfassung der Verkehrsträger in anerkannten Spitzenverbänden [7]):

1. der Reichsverband des Kraftfahrgewerbes,
2. die Spitzenvertretung der deutschen Seeschiffahrt,
3. der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt,
4. der Reichsverband des Fuhrgewerbes e. V.,
5. der Reichsfachstand des deutschen Speditions- und Lagereigewerbes e. V.,
6. der Reichsverband deutscher Verkehrswaltungen (mit Ausnahme der Reichsbahn) und die Spitzenvertretung: Hilfsgewerbe des Verkehrs.

Die endgültige Gliederung erfolgte durch die Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs am 25. September 1935 [8]) in 7 Reichsverkehrsgruppen (§ 2), in welche die oben genannten Spitzenverbände überführt wurden (§ 6). Die fachliche Gliederung war nun folgende:

1. Seeschiffahrt,
2. Binnenschiffahrt,
3. Kraftfahrgewerbe,
4. Fuhrgewerbe,
5. Schienenbahnen,
6. Spedition und Lagerei,
7. Hilfsgewerbe des Verkehrs.

Es findet eine weitere fachliche Untergliederung in Fachgruppen und Fachuntergruppen statt.

Um eine Zusammenarbeit sowohl der Verkehrsträger untereinander sowie des Verkehrswesens mit der Wirtschaft zu fördern, wurde ein Reichsverkehrsrat gebildet, der schon am 27. Februar 1934 durch einen Erlaß des Reichsverkehrsministers ins Leben gerufen worden war [9]). Er wurde dann in die fachliche Gliederung

[5]) Hüfner, a. a. O., S. 92.
[6]) RGBl. I, S. 1194.
[7]) Vogt, Grundfragen, S. 93 ff.
[8]) RGBl. I, S. 1169.
[9]) Brandenburg, in DWZ 1935, Nr. 7, S. 150.

übernommen (§§ 1, 26 ff.). In ihm vereinen sich Verkehrsträger und Verkehrsnutzer. Von den ersten sind Vertreter der Reichsverkehrsgruppen beteiligt, hinzu kommen die Vertreter der öffentlichrechtlichen Verkehrsbetriebe wie Reichsbahn und Reichspost und der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Von den Verkehrsnutzern werden Vertreter des Reichsnährstandes, der gewerblichen Wirtschaft, der Reichskulturkammer, der Gemeinden und der Deutschen Arbeitsfront durch den Reichsverkehrsminister berufen [10].

Für die Zusammenarbeit mit der gewerblichen Wirtschaft sind die Bestimmungen des § 34 wichtig, die eine Beteiligung der Organisation des Verkehrsgewerbes in der Reichswirtschaftskammer und den Wirtschaftskammern vorsehen, sowie in den Beiräten der Reichswirtschaftskammer und den Wirtschaftskammern. Damit ist eine Unterlage für das gemeinsame Wirken zum Besten der Allgemeinheit geschaffen worden.

An der Spitze des Verkehrswesens steht der Reichsverkehrsminister. Das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 [11]) übertrug ihm in Kap. I § 1 die Verantwortung für die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik, was durch die Personalunion zwischen Reichsverkehrs- und Reichspostministerium erleichtert wurde [12]). Diese Verbindung wurde gelöst, als am 2. Februar 1937 der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn zum Reichsverkehrsminister ernannt wurde. In seiner Hand sind nun alle erdgebundenen Verkehrsmittel vereinigt, die auf enge Zusammenarbeit bedacht sein müssen. Die Abtrennung des Reichspostministeriums ruft keinen Dualismus in der Verkehrspolitik ins Leben, da hier ein abgeschlossenes Gebiet des Verkehrswesens betreut wird [13]). Für ein Zusammenwirken ist auch durch den Reichsverkehrsrat gesorgt.

II. Die Gleichstellung der beiden Verkehrsmittel.

Den Ausgleich zwischen Eisenbahn und Kraftwagen zu schaffen, sah der Staat aus seine Aufgabe an [1]). Die Maßnahmen, die zur Erfüllung dieser Aufgabe ergriffen wurden, befestigten einerseits

[10]) Körner, in Jahrb. d. natsoz. Wirtschaft, 1937, S. 418.
[11]) RGBl. I, S. 130.
[12]) Zur Verkehrspolitik im 3. Reich, Sonderdruck VtW 1937, S. 17.
[13]) Kleinmann, Sonderdruck VtW 1937, S. 3.
[1]) Eltz-Rübenach, Natsoz. Verkehrspolitik, Frankfurt a. M. 1937, S. 7.

die Stellung der Reichsbahn, während sie für den Kraftwagen neue Entwicklungsmöglichkeiten schufen.

1) Die Stellung zur Reichsbahn.

Die Reichsbahn ist auch heute noch die Hauptträgerin des deutschen Verkehrs, von dem sie rund 74 v. H. bewältigt [2]). Daß sie auch in der Betriebsführung den Grundsätzen des heutigen Staates entspricht, bestätigte der Führer und Reichskanzler bei seinen Ausführungen zur Hundertjahrfeier der Deutschen Reichsbahn. Er bezeichnete sie als erstes sozialistisches Unternehmen Deutschlands, das nicht das Gewinnstreben an die Spietz gestellt hat, sondern die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse [3]). Das bedeutete aber nicht den Verzicht auf das finanzielle Gleichgewicht. Um der Reichsbahn weiterhin die Durchführung dieser Grundsätze zu sichern, wurde sie von innen- und außenpolitischen Bindungen befreit und ihr finanzielles Gleichgewicht garantiert.

a) Der Fortfall der innerpolitischen Bindungen.

Auf Grund des Staatsvertrages von 1920 [4]) bestanden noch einige Sonderrechte der Länder, z. B. über die Einteilung und den Sitz der Bezirksdirektion. Als durch das Gesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934 [5]) Art. 2 die Hoheit der Länder auf das Reich überging, waren diese Rechte hinfällig geworden. Daraufhin erging am 27. Februar 1934 das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung [6]), das in Kap. IV § 15 die Übernahme der Länderbahnen durch das Reich für beendet erklärte und so die Länder auch als etwaige Anwärter auf die Stammaktien ausschaltete. Das Reich war nun die alleinige Inhaberin der Reichsbahn geworden [7]).

b) Die Lösung der außenpolitischen Bindungen.

Das auf Grund des Youngplanes abgeänderte Reichsbahngesetz vom 13. März 1930 [8]) befreite die Reichsbahn von dem ausländischen

---

[2]) Koenigs, in AfE 1937, S. 15.
[3]) Geschäftsbericht der DRB. 1935, S. 3.
[4]) RGBl. II, S. 773.
[5]) RGBl. I, S. 75.
[6]) RGBl. I, S. 130.
[7]) Kittel in AfE 1936, S. 724; 1937, S. 266.
[8]) RGBl. II, S. 369.

Einfluß im Verwaltungsrat und dem ausländischen Eisenbahnkommissar. Als außenpolitische Bindungen waren geblieben: die Bezeichnung als „Gesellschaft", das Reichsbahngericht zur Schlichtung von Streitigkeiten zwischen der Reichsbahngesellschaft und der Reichsregierung. Dazu kam die Bindung durch das Haager Abkommen vom 20. Januar 1930 [9]), das bei Änderungen des Reichsbahngesetzes die Zustimmung der Reparationsmächte erforderlich machte [10]).

In seiner Reichstagsrede am 30. Januar 1937 verkündete der Führer, daß er die Reichsbank (die ähnlichen internationalen Bindungen unterlag) und die Deutsche Reichsbahn wieder der uneingeschränkten Hoheit des Reiches unterstelle. Im Verfolg dieser Worte wurde am 2. Februar 1937 der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn zum Reichsverkehrsminister ernannt und blieb zugleich mit den Geschäften des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn betraut [11]).

Am 10. Februar 1937 folgte das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn [12]). Nach Art. 2 wird der Name der Deutschen Reichsbahngesellschaft in „Deutsche Reichsbahn" abgeändert. Die Hauptverwaltung geht im Reichsverkehrsministerium auf. Damit wurde eine enge Zusammenarbeit mit den dort bestehenden Abteilungen für die übrigen Verkehrsträger angebahnt. Für das Vermögen wird der Begriff eines „Sondervermögens des Reiches" eingeführt, das die Deutsche Reichsbahn nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes von 1930 verwaltet. Dadurch wurde die Anpassungsfähigkeit des Unternehmens an die vielseitigen Anforderungen durch die Wirtschaft erhalten [13]).

Auch verwaltungsmäßig brachte die Erklärung des Führers eine Änderung. Der Verwaltungsrat wurde nach den Grundsätzen des Führerprinzips zu einem Beirat umgestaltet, aus dem entscheidenden wurde ein beratendes Organ, dessen Vorsitz der Reichsverkehrsminister [14]) führt. Praktisch war die Umwandlung in einen Beirat schon auf Grund der Anpassung an die neuen staatspolitischen Grundsätze erfolgt, diese tatsächliche Entwicklung konnte nun gesetzlich verankert werden.

Nachdem die völlige Unterstellung unter das Reich erzielt wor-

---

[9]) RGBl. II, S. 45.
[10]) Kittel, in AfE 1937, S. 260 und DV 1933, Nr. 9, S. 367.
[11]) Kleinmann, in Jahrb. d. natsoz. Wirtschaft 1937, S. 449/50.
[12]) BGBl. II, S. 47.
[13]) Kittel, in AfE 1937, S. 267/68.
[14]) Kittel in AfE 1937, S. 265.

den war, blieb nur die finanzielle Selbständigkeit der Reichsbahn erhalten. Diese brachte für Reich und Reichsbahn besondere Aufgaben.

c) Der Schutz des finanziellen Gleichgewichts.

Mehr denn je ist die Reichsbahn im Dritten Reich zu der gemeinwirtschaftlichen Führung ihres Unternehmens verpflichtet. Das Gewinnstreben tritt völlig in den Hintergrund, und ihr Ziel ist nur der Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben [15]). Hier liegt die Grenze ihrer Gemeinnützigkeit, denn sie kann den Anforderungen nur solange gerecht werden, wie sie wirtschaftlich nicht gefährdet ist [16]). Das Reich stellte sich auf den gleichen Standpunkt, als die Reichsbahn im Januar 1936 eine Tariferhöhung notwendig fand. Sie wurde dadurch notwendig, daß die Ausgaben in höherem Maße gestiegen waren als die Einnahmen, und zwar aus zweierlei Gründen.

Der Reichsbahn waren große Aufgaben übertragen worden: die Förderung der Arbeitsbeschaffung und der Bau der Reichsautobahnen, außerdem wurden im Interesse der Volkswirtschaft eine höhere Anzahl von Ausnahmetarifen eingeführt [17]); man denke z. B. an die Leistungen zugunsten des Winterhilfswerks, Kraft durch Freude und besonders im Rahmen des Vierjahresplans, wo die neuen Eisengewinnungsstätten durch Verbilligung der Tarife der Wirtschaft zugänglich gemacht werden müssen. Das gleiche gilt für die Auflockerung der Industriezentren und der Siedlungspolitik [18]). Von Januar bis Oktober 1935 war daher ein Betriebsdefizit von 117 Mill. RM entstanden [19]). Anfang Januar 1936 war eine Reichsbahnanleihe in Höhe von 500 Mill. RM aufgelegt worden, die aber der Konsolidierung der durch kurzfristige Kredite finanzierten Ausgaben der Tochtergesellschaft „Reichsautobahn" diente. Da der Reichsverkehrsminister aber einen Fehlbetrag der Betriebsrechnung auf jeden Fall vermeiden wollte, blieb als einziger Weg die Tariferhöhung [20]). Ab 20. Januar 1936 wurde ein 5%iger Zuschlag auf alle Gütertarife eingeführt, außer für wichtige Lebensmittel, um die Lebenshaltung nicht zu verteuern. Überhaupt durfte die Frachtverteuerung nicht auf den Verbraucher abgewälzt werden, wie aus der deswegen am 20. Januar

[15]) Kleinmann, in RB 1936, Nr. 47, S. 1001.
[16]) Conrad, in AfE 1936, S. 742.
[17]) Deutschlands wirtschaftliche Lage, 1935/36 S. 38.
[18]) Kleinmann, in Sonderdruck VtW 1937, S. 4.
[19]) Linden, in DWZ 1935, Nr. 48 S. 1121.
[20]) Eltz-Rübenach, in RB 1936, Nr. 2, S. 49/50.

1936 ergangenen Verordnung gegen Preissteigerungen aus Anlaß der Erhöhung von Eisenbahngütertarifen [21]), hervorgeht, sondern jede Wirtschaftsstufe sollte die Mehrkosten für die Beförderung der Ware zur nächsten Stufe, die sogen. Ablaufsfrachten, tragen [22]). Diese Tariferhöhung brachte der Reichsbahn eine über Erwarten große Einnahmesteigerung, die ihren finanziellen Ausgleich wieder herstellte [23]).

Während auf diese Weise die Reichsbahn befähigt wurde, den ihr im Rahmen der Wirtschaftspolitik zufallenden Aufgaben gerecht zu werden, mußten dem Kraftwagen erst neue Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen werden.

2) Die Einstellung zum Kraftverkehr.

Die bis zum Jahre 1933 nur als kraftverkehrsfeindlich zu bezeichnende Verkehrspolitik änderte sich sehr schnell nach der Machtübernahme. Eine der ersten offiziellen Amtshandlungen des Führers, die Eröffnung der Automobilaustellung am 11. Februar 1933, wurde für die Entwicklung des Kraftverkehrs entscheidend. Bei diesem Anlaß verkündete er die Parole der Motorisierung, wodurch in Deutschland die durch die Wirtschaftskrise entstandene Verlangsamung der Kraftverkehrsentwicklung beseitigt werden sollte [24]). Sogleich wurden die ersten Maßnahmen durchgeführt.

a) Die steuerlichen Begünstigungen.

Den Beginn macht das Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 10. April 1933 [25]), das alle erstmalig nach dem 31. März 1933 zugelassenen Personenkraftwagen von der Steuer befreite. Eine Erweiterung brachte das Gesetz vom 1. Mai 1933 [26]), das den Besitzern von Altwagen die Möglichkeit gab, durch eine einmalige Ablösung ihren Wagen steuerfrei zu machen. Beide Maßnahmen führten zu einer schnellen Zunahme des privaten Kraftwagenverkehrs.

Die Besteuerung der Lastkraftwagen blieb bestehen, doch bei ihnen bildete weniger die Steuer selbst, als die Treibstoffabgaben die Belastung. Hier lag aber die Möglichkeit eines Ausweichens vor, da die Benutzer eines Vergasermotors durch diese stärker getroffen wur-

[21]) RGBl. I, S. 26.
[22]) Vogt, Grundfragen, S. 58.
[23]) DAZ. 6. Jan. 1938.
[24]) Benninghoff, in SoDr. VtW 1937 S. 15.
[25]) RGBl. I, S. 195.
[26]) RGBl. I, S. 315.

den, als solche eines Dieselmotors. Diese Art der Besteuerung trug dazu bei, den Bau und die Verwendung von Dieselmotoren bei Lastkraftwagen erheblich zu fördern, was im Interesse der Steigerung des Verbrauchs inländischer Treibstoffe lag [27]). Dieser Gesichtspunkt kam auch in der Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 28. Februar 1935 [28]) mit der Bekanntmachung der neuen Fassung vom 23. März 1935 [29]) zum Ausdruck. Das Gesetz sieht Steuerbefreiungen vor für Kraftfahrzeuge, die mit anderen als flüssigen Treibstoffen angetrieben werden, da die flüssigen Treibstoffe zum größten Teil aus dem Ausland bezogen werden müssen, und dadurch die Devisenlage belasten. Bei den Lastkraftwagen werden noch die schweren Fahrzeuge besonders begünstigt, da bei ihnen der Treibstoffverbrauch im Verhältnis zur Nutzlast günstiger ist; bei ihnen wird für einen Teil des Eigengewichts das Ausmaß der Steuerermäßigung größer [30]).

b) Regelung des Straßenverkehrs.

Der steigende Verkehr auf den Straßen machte seine einheitliche Regelung nötig. Die erste reichsrechtliche Regelung erfolgte durch die Reichs-Straßen-Verkehrs-Ordnung vom 28. Mai 1934 [31]) mit der Ausführungsanweisung vom 29. September 1934 [32]). Sie beseitigte die Benachteiligung des Kraftwagens im Straßenverkehr [33]). Nachdem die Befugnis, das Verhalten im Straßenverkehr zu regeln, dem Reichsminister des Innern übertragen worden war, durch das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 10. August 1937 [34]), wurde am 13. November 1937 die Straßenverkehrsordnung (StVO) [35]) erlassen, die am 1. Januar 1938 in Kraft getreten ist. In der Einleitung des Gesetzes heißt es: „Die Förderung der Motorisierung ist das vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel. Mit der weiteren Zunahme der Fahrzeuge im Straßenverkehr, vor allem der Kraftfahrzeuge, muß die echte Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer . . . hergestellt werden." Damit ist die Gleichsetzung aller Verkehrsteilnehmer ausgesprochen [36]).

---

[27]) Allmers, in WD 1933, Heft 33, S. 1135.
[28]) RGBl. I, S. 313.
[29]) RGBl. I, S. 407.
[30]) DAZ 7. März 1935.
[31]) RGBl. I, S. 455.
[32]) RGBl. I, S. 869.
[33]) Krebs, Autobahn, 1934, Nr. 20, S. 987.
[34]) RGBl. I, S. 901.
[35]) RGBl. I S. 1179.
[36]) Eltz-Rübenach, Natsoz. Verkehrspolitik, S. 21.

Auf diese Weise waren nach Möglichkeit alle, die Entwicklung hemmenden Vorschriften beseitigt worden. Nun kam ein Projekt hinzu, das dem Kraftwagen erst die volle Entwicklung seines Leistungsvermögens erlauben wird.

c) Die Reichsautobahnen und die Neuordnung des Straßenwesens.

Bekanntlich war das Straßen- und Wegenetz Deutschlands den Anforderungen des gesteigerten Kraftwagenverkehrs nicht mehr gewachsen, so daß Anfang 1933 ungefähr 65—70% aller vom Kraftwagen benutzten Straßen bezüglich der Fahrbreite und Fahrbeschaffenheit unzureichend waren [37]). Die Kosten für die erforderliche Instandsetzung der Fahrbahndecken aller Straßen wurden auf 10 bis 12 Mrd. RM geschätzt, ein Betrag, der von der Volkswirtschaft kaum aufgebracht werden konnte [38]). Aber auch durch diese Umgestaltung wäre nicht sehr viel gebessert worden, denn durch die Vielzahl der Träger der Straßenverwaltung war das Straßennetz meist nur den örtlichen Bedürfnissen angepaßt. Ein nach einem einheitlichen Plan aufgestelltes Verkehrsnetz erfordert zu seiner Durchführung eine politische Einheit [39]); an deren Fehlen scheiterte Friedrich Lists Entwurf eines Eisenbahnnetzes. Der nationalsozialistische Staat griff diesen Gedanken in dem Plan der Reichsautobahnen wieder auf, auch hier finden wir in den Hauptzügen zwei Vertikallinien, drei Horizontallinien und zwei Diagonalverbindungen durch das Reichsgebiet. Insgesamt ist eine Länge von 7000 km vorgesehen, deren Kosten sich auf 3,5 Mrd. RM belaufen. Dieses Projekt vereinigte die Möglichkeit, auf Jahre hinaus Arbeit zu beschaffen, mit dem Ziel einer stärkeren Motorisierung des Verkehrs. Um hierdurch nicht den Gegensatz zu der Reichsbahn weiter zu verschärfen, hatte der Führer die Idee, der Reichsbahn den Bau dieser Autobahnen zu übertragen [40]). In der Begründung des Gesetzes heißt es:

> „Die Führung des Unternehmens der Reichsautobahnen ist der Deutschen Reichsbahn zugedacht, weil der Streit zwischen Kraftwagen und Schiene nur dadurch beendet werden kann, daß der gesamte gewerbliche Güterverkehr einheitlicher Leitung unterstellt wird“ [41]).

[37]) Johl, Autobahn, 1934, Nr. 20, S. 882.
[38]) Reinke, a. a. O., S. 59.
[39]) Helander, a. a. O., S. 410.
[40]) Helander, a. a. O., S. 56.
[41]) zit. nach Most, BBZ 12. Juli 1935.

Durch das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933 [42]) und die erste Durchführungsverordnung vom 7. August 1933 [43]) wurde die Deutsche Reichsbahn ermächtigt, ein Zweigunternehmen „Reichsautobahnen" zu errichten (§ 1), welches das ausschließliche Recht zum Bau und Betrieb der Kraftfahrbahnen erhielt (§ 3). Zur Einheitlichkeit der Linienführung und Ausgestaltung der Kraftfahrbahnen wurde ein Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bestellt (§ 5), der von den Wegeunterhaltungspflichtigen die Vorlage der Pläne zum Ausbau und Umbau der Landstraßen verlangen kann (§ 11). Es wurden in § 7 Benutzungsgebühren vorgesehen, die bisher aber noch nicht erhoben wurden. Dem Unternehmen wird das Enteignungsrecht gewährt (§ 9), auf das die Vorschriften des Reichsbahngesetzes entsprechende Anwendung finden.

Bei Errichtung der Gesellschaft am 26. August 1933 stellte die Reichsbahn das Grundkapital in Höhe von 50 Mill. RM zur Verfügung [44]). So bot sie die Gewähr dafür, sich selbst in den Dienst der Motorisierung zu stellen, so daß Schienenstrang und Straßennetz in Zukunft ein einheitliches Verkehrssystem bilden werden [45]).

Durch die Reichsautobahnen gelangt der Kraftwagen erst zu seiner richtigen Bedeutung. Sie ermöglichen ihm die volle Ausnutzung seiner Schnelligkeit und eine Verminderung seiner Kosten, die auf ungefähr 50% geschätzt wird [46]). Auch in Bezug auf das in ihm investierte Kapital steht der Kraftverkehr der Reichsbahn kaum mehr nach. Das Anlagevermögen der Reichsbahn wird auf 26—27 Mrd. RM geschätzt, für den Kraftverkehr gilt ungefähr folgende Rechnung:

Wert der im Verkehr befindlichen Kraftwagen	4—5 Mrd. RM
Anlagewert der Straßen abzügl. ihrer Abnutzung	11 Mrd. RM
Kosten für die Autobahnen	3,5 Mrd. RM
insgesamt	18,55—19,5 Mrd. RM [47])

Die Beweglichkeit des Kraftwagens wird durch die Bindung an eine bestimmte Fahrbahn teilweise verringert, doch kann dieser Nachteil durch die Zahl und Beschaffenheit der Zufahrtsstraßen wieder wettgemacht werden.

[42]) RGBl. II, S. 509.
[43]) RGBl. I, S. 521.
[44]) Wirtschaftsführung u. Finanzwesen d. Dtsch. Reichsbahn, S. 87, 88.
[45]) Todt, in DWZ 1934, Nr. 43, S. 1006.
[46]) Reinke, a. a. O., S. 51.
[47]) Stand und Aussichten ... a. a. O., S. 55, 56.

Volkswirtschaftlich gesehen, unterstützen die Reichsautobahnen die Siedlungspolitik der Regierung, da der Kraftwagen auch die entlegensten Siedlungen erfassen und mit den Verbrauchergebieten verbinden kann [48]). Sie dienen einer Auflockerung der Industriegebiete und Großstädte und ermöglichen eine Erweiterung der Absatzgebiete. Dadurch wird neuer Verkehr geschaffen, der nicht allein dem Kraftwagen zugute kommt, sondern durch seine Zubringertätigkeit auch der Eisenbahn, die den Verkehr für die langen Strecken übernehmen kann. Auf diese Weise wird eine Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen angebahnt [49]).

Außer den Reichsautobahnen wurde das ganze Straßennetz einer einheitlichen Leitung unterstellt.

Schon oben wurde gesagt, daß das Straßenwesen völlig zersplittert war. Es hatte noch die gleiche Organisation wie in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, so daß sich Länder, Provinzen und Gemeindeverbände in die Wegeunterhaltungspflicht teilten. 1930 war ein Versuch zur Vereinheitlichung erfolgt, und zwar in Bezug auf die Fernverkehrsstraßen. Im Einvernehmen mit den Landesregierungen wurden die als Fernverkehrsstraßen anzusehenden Straßen festgestellt und für ihren Ausbau besondere Richtlinien erlassen. Diese waren nicht bindend, die Landesregierungen brauchten sie nur, „soweit es ihre finanzielle Leistungsfähigkeit erlaubte", einzuhalten [50]). Nachdem schon die Reichsautobahnen und die mit ihnen zusammenhängende Ausgestaltung der Landstraßen dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen übertragen worden war, wurde durch den Erlaß vom 30. November 1933 [51]) eine Reichsbehörde errichtet, deren Leiter der Generalinspektor war und die das gesamte Straßenwesen, soweit es bisher dem Reichsverkehrsministerium oblag, zu verwalten hatte.

Die letzte Stufe dieser Entwicklung bildete das Gesetz über die einweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 [52]), das eine Neueinteilung des Straßennetzes nach sachlichen Gesichtspunkten brachte. Es werden unterschieden (§ 1):

---

[48]) Koenigs, in DWZ 1933, Nr. 40, S. 40.
[49]) Helander, a. a. O., S. 422.
[50]) Das deutsche Straßen- und Wegewesen, in Einzelschriften zur Statistik d. Deutschen Reiches, Nr. 29, S. 13.
[51]) RGBl. I, S. 1057.
[52]) RGBl. I, S. 243.

1. Kraftfahrbahnen,
2. Reichsstraßen,
3. Landstraßen erster Ordnung,
4. Landstraßen zweiter Ordnung.

Die beiden ersten werden durch das Reich verwaltet, die übrigen durch die Länder und Provinzen, die aber der Fachaufsicht des Generalinspektors unterstehen (§§ 6, 7). Die Verwaltung der Reichsstraßen wurde den Ländern und preußischen Provinzen als Auftragsangelegenheit des Reiches übertragen [53]).

Nachdem so die Voraussetzungen für die Entwicklung der Verkehrsmittel geschaffen worden waren, blieb als weitere Aufgabe der Verkehrspolitik noch die Unterbindung des schädigenden Wettbewerbs.

III. Die gesetzliche Regelung zur Verhinderung des ungesunden Wettbewerbs.

Die Schwierigkeiten eines Ausgleichs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen liegen in der Notwendigkeit, das alte Verkehrsmittel zwar zu schützen, dem neuen aber möglichste Freiheit in der Entwicklung zu lassen [1]). Aus diesem Grunde ging der Staat hier mit besonderer Sorgfalt an das Werk.

1) Die Regelung des Personenverkehrs.

„Im nationalsozialistischen Staat gehört die Führung des Verkehrs zu den Aufgaben des Staates. Die Verkehrsmittel können sich in öffentlicher oder privater Hand befinden. Alle müssen sich jedoch an Normen halten, die einheitlich für das ganze Reich erlassen werden. Jedem Beförderungszweige müssen diejenigen Aufgaben zugewiesen werden, die er im Rahmen des Gesamtverkehrs und der Wirtschaft am besten zu lösen vermag." Diese Einleitung geht dem Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 [2]) voran.

Hatte die Notverordnung vom 6. Oktober 1931 [3]) nur den Personenverkehr auf Kraftfahrlinien erfaßt, so regelt das neue Gesetz

[53]) Hüfner, a. a. O., S. 15.
[1]) Körner, in Jahrb. d. natsoz. Wirtsch. 1937, S. 424.
[2]) RGBl. I, S. 1217.

jeden Personenverkehr, der gewerbsmäßig ausgeführt wird, sei er Linienverkehr oder sogen. Gelegenheitsverkehr. Auch der Kreis der benutzten Beförderungsmittel wurde über den Kraftwagen hinaus ausgedehnt, und zwar auf Straßenbahn und Pferdefuhrwerk (§ 1 Ziff. 1). Alle Unternehmer eines dieser Verkehrsmittel wurden der Genehmigungspflicht unterworfen (§ 2). Auch die Kraftfahrlinien der Reichspost wurden in das Gesetz einbezogen (§ 1 Ziff. 2). Die Genehmigung bezieht sich: bei der Straßenbahn auf den Bau, die Einrichtungen und den Betrieb der Bahnen, beim Linienverkehr auf die Einrichtung und Betrieb der Linie und beim Gelegenheitsverkehr auf das Unternehmen als solches und die Art, Zahl und Beschaffenheit der Fahrzeuge (§ 5). Durch § 9 wird auch die Prüfung des Bedürfnisses bei Erteilung der Genehmigung eingeführt, was nach der Notverordnung nicht erforderlich war. Dadurch wird die Gefahr des unbilligen Wettbewerbs ausgeschaltet [4]).

Auf die Regelung des Personenverkehrs folgte erst längere Zeit später die Lösung des Problems im Güterfernverkehr.

2) Die gesetzliche Regelung des Güterfernverkehrs.

Hier wurde die Lösung des Problems nicht so schnell gefunden, da verschiedene Projekte auftauchten, die viele Meinungsverschiedenheiten hervorriefen.

a) Die neuen Lösungsversuche.

Das Versagen der Notverordnung von 1931 [5]) führte bald zu der Suche nach neuen Lösungen. Unter ihnen tauchte der Gedanke eines Verkehrsmonopols auf, das der Reichsbahn das Besitz- und Betriebsmonopol für den gesamten Güterfernverkehr übertragen sollte [6]). Aber dagegen wandte sich die gewerbliche Wirtschaft mit aller Entschiedenheit, da sie nicht mit Unrecht fürchtete, daß der Kraftverkehr dabei gehemmt würde. Damit hätte die Wirtschaft nicht mehr das technisch fortschrittlichste Verkehrsmittel zur Verfügung gehabt und auch der Ansporn für die Reichsbahn, sich technisch weiter zu verbessern, wäre fortgefallen [7]). Andere Vorschläge gingen dahin, die

[3]) RGBl. I, S. 558.
[4]) Kleinmann, Jahrb. d. natsoz. Wirtsch. 1937, S. 447.
[5]) RGBl. I, S. 558.
[6]) Vgl. Denkschrift: Kraftverkehrsmonopol für den Güterfernverkehr, hrsg. von d. DRB 1932.
[7]) Most, in BBZ 12. Juli 1935.

Mängel der Notverordnung zu beseitigen, indem der Kraftverkehr in einer Zwangsgenossenschaft zusammengefaßt werden sollte, um die Kontrolle besser durchführen zu können. Diese Zwangsgenossenschaft sollte nicht von der Reichsbahn abhängig sein, sondern ihr als gleichberechtigter Partner gegenüberstehen [8]).

Mit dem Jahre 1933 trat eine Änderung ein. Nach der schon oben zitierten Begründung zum Reichsautobahngesetz hatte es den Anschein, als ob der Reichsbahn die Leitung des gesamten Güterfernverkehrs übertragen werden sollte. Im Sommer 1934 wurde ein Gesetzentwurf beraten, der für den Kraftverkehr einen Zwangsverband, den Reichskraftwagenbetriebsverband, vorsah, der seinerseits einen Beschäftigungsvertrag mit der Reichsbahn abschließen sollte, so daß der gewerbliche Güterfernverkehr nur im Lohndienst und im Auftrage der Reichsbahn ausgeführt werden sollte. Damit wäre kein Besitz- sondern nur ein Betriebsmonopol geschaffen worden [9]).

Doch dieser Entwurf erhielt keine Gesetzeskraft, da die Regierung es in diesem Zeitpunkt nicht für ratsam hielt, die Entwicklung des Güterfernverkehrs allein der Reichsbahn zu überlassen [9]).

b) Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Einige Gedanken des Gesetzentwurfs vom Sommer 1934 wurden in das am 26. Juni 1935 erlassene Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (GFG) [10]) übernommen. Das Ziel dieses Gesetzes ist, „einen gerechten Leistungswettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeugen sicherzustellen," wie es in der Einleitung heißt.

Zu diesem Zweck wurde die Genehmigungspflicht vorgeschrieben. Alle Unternehmer von Güterfernverkehr über eine Zone von 50 km hinaus bedürfen der Genehmigung (§ 1), ebenfalls ausgenommen ist neben der Nahzone auch der Werkverkehr, zu dem nach § 4 der DVO vom 27. März 1936 [11]) auch der Konzernverkehr rechnet. Im Gegensatz zu der früheren Notverordnung wird die Genehmigung nicht allein von der Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes abhängig gemacht, sondern auch von dem Vorliegen eines volkswirtschaftlichen Bedürfnisses (§ 7 GFG). Um dieses zu prüfen, sind vor Erteilung der Genehmigung die Deutsche Reichsbahn und der

[8]) Most, in BBZ 12. Juli 1935.
[9]) Hain, in DV 1934, Nr. 44, S. 1970.
[10]) RGBl. I, S. 788.
[11]) RGBl. I, S. 320.

Reichskraftwagenbetriebsverband sowie die zuständige Industrie- und Handelskammer zu hören (§ 18 DVO). Der Güterfernverkehr der Deutschen Reichsbahn ist nicht genehmigungspflichtig. Er untersteht der Aufsicht des Reichsverkehrsministers, aber auch für ihn gilt die Tarifbindung (§§ 39—30 GFG).

Der Gedanke eines Zusammenschlusses aller Unternehmer wird durch § 9 verwirklicht, denn alle Unternehmer werden in einem öffentlichrechtlichen Verband zusammengefaßt, dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband, der aber im Gegensatz zu dem Entwurf völlig unabhängig von der Deutschen Reichsbahn ist [12]). Zu seinen Aufgaben gehört nach § 10 u. a.:

1. die Einrichtung von Laderaumverteilungsstellen,
2. die Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgelts,
3. die Versicherung der von den Mitgliedern des Verbandes beförderten Güter gegen Schaden entsprechend dem Umfang ihrer Haftung nach den Beförderungsbedingungen,
4. die Überwachung der gesetzlichen Pflichten aller am Beförderungsvertrag Beteiligten.

Der Verband untersteht der Aufsicht des Reichsverkehrsministers (§ 11 GFG) und kann bei Nichtbefolgung seiner Anordnungen Ordnungsstrafen verhängen (§ 12). Den Kernpunkt des Gesetzes bildet die Preisbindung aller Unternehmer.

Nach § 13 GFG hat der Reichskraftwagenbetriebsverband im Einvernehmen mit der Deutschen Reichsbahn Tarife für den Güterfernverkehr aufzustellen, die alle zur Berechnung des Beförderungsentgelts (Beförderungspreise und Entgelt für Nebenleistungen) notwendigen Angaben sowie alle anderen für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen (Beförderungsbedingungen) enthalten müssen. Die Tarife müssen vom Reichsverkehrsminister genehmigt werden. Um jedes Unterbieten zu verhindern, wurden auch die Spediteure in den Kreis derjenigen Personen einbezogen, der für die Innehaltung des Reichskraftwagentarifs verantwortlich ist (§ 21 GFG) und den Inhabern eines Güterfernverkehrsunternehmens die Ausübung eines anderen Gewerbes (z. B. Nahverkehr) untersagt (§ 8). Am 1. April 1936 ist das Gesetz in Kraft getreten.

---

[12]) Most, in DWZ 1935, Nr. 28, S. 656.

c) *Die Durchführung des Gesetzes.*

Auf den ersten Blick fällt die Ähnlichkeit mit der Notverordnung von 1931 auf, doch sind in der neuen Regelung die damals auftretenden Mängel ausgeschaltet worden. Das neue Instrument zur Durchführung des Gesetzes ist der Reichskraftwagenbetriebsverband[13]). Durch Verordnung vom 21. September 1935 wurden ihm die Rechte und Pflichten der Reichsfachschaft Güterfernverkehr übertragen. Alle Unternehmer vom Güterfernverkehr gehören ihm ohne ausdrückliche Beitrittserklärung an (§ 2 der Satzung)[14]). Der Reichsbahn ist der Beitritt freigestellt worden, doch hat sie ihn bisher noch nicht vollzogen[15]). Der Einzelunternehmer bleibt selbständig, denn die private Initiative soll zugunsten der Weiterentwicklung nicht ausgeschaltet werden[16]). Zur Lenkung dieser Entwicklung stehen dem Verband mehrere Möglichkeiten offen, z. B. das Genehmigungsverfahren. Seit dem 25. August 1933 bestand eine Genehmigungssperre[17]), da man die weitere Zunahme der unkontrollierbaren Konkurrenz für die Reichsbahn ausschalten wollte. Nach der Neuregelung wurde die Genehmigung für ungefähr 12 400 Lastkraftwagen beantragt, die ungefähr für 8000 Lastkraftwagen bewilligt wurde[18]). Daneben besteht der von der Regelung freie Werkverkehr, über dessen Umfang der Deutsche Industrie- und Handelstag 1934 eine Erhebung veranstaltete. Es stellte sich heraus, daß der Umfang des Werkverkehrs allgemein überschätzt wurde, er wird durchschnittlich zwischen Entfernungen von 30 bis 50 km betrieben; der Anteil des über 50 km hinausgehenden Werkverkehrs beträgt ungefähr 20,5 v. H.[19]).

Der Verband sorgte durch die Einrichtung von Laderaumverteilungsstellen für einen Ausgleich zwischen Angebot und der Nachfrage nach Fracht[20]). Die nach § 10 dem Verband übertragene Versicherung der beförderten Güter wurde durch einen Vertrag mit einer unter Führung der Badischen Assekuranzgesellschaft stehenden Gruppe und zwar zu einer Prämie in Höhe von 1,5 der Bruttofracht abgeschlossen. Diese Summe belastet den einzelnen Unternehmer nicht

---

[13]) Stand und Aussichten ... S. 35.
[14]) DVN 1935, Nr. 78, Ausg. A S. 1; Ausg. B S. 5.
[15]) Treibe, in RB 1936, Nr. 21, S. 442.
[16]) BBZ 20. Febr. 1936.
[17]) Prasse, in DWZ 1935, Nr. 15, S. 345.
[18]) Stand und Aussichten ... S. 75.
[19]) Hay, in DWZ 1934, Nr. 25, S. 587.
[20]) Körner, in Jahrb. d. natsoz. Wirtsch. 1937, S. 426.

zu hoch. Dieser Versicherungsvertrag ist für alle Mitglieder obligatorisch, während der Abschluß der Haftpflichtversicherung den einzelnen Unternehmern überlassen bleibt, jedoch ist der Nachweis der abgeschlossenen Versicherung die Voraussetzung für die Erteilung der Genehmigung [21]).

Die schwierigste Aufgabe war die Aufstellung des Tarifs in Übereinstimmung mit der Reichsbahn. Die Verhandlungen verliefen bis März 1936, also kurz vor Inkrafttreten des Gesetzes, ergebnislos. Um aber der Gefahr zu entgehen, einen Tarif vom Reichsverkehrsminister auferlegt zu bekommen, der beide Teile nur wenig befriedigt hätte, einigte man sich dahingehend, daß der Kraftwagen die Tarifklassen A—D des Reichsbahntarifs übernahm und einige Ausnahmetarife [22]).

Nach § 41 GFG wurde der Bahnspeditionsvertrag außer Kraft gesetzt und damit fielen auch die Zuschüsse an die Spediteure fort. Diese hatten aber gerade der Reichsbahn eine große Erhöhung ihres Sammelgutverkehrs und eine Senkung der Frachtkosten der Wirtschaft gebracht. Um eine Verteuerung der Frachtkosten zu vermeiden, wurde ein Ausnahmetarif für Sammelladungen in Kraft gesetzt, der diese Zuschüsse zum Teil ersetzen sollte und die Sammelladungen auf Schiene und Straße verbilligte. Der Kraftverkehr wurde verpflichtet, für die Beförderung mit gedeckten Wagen einen Zuschlag von 5% zu erheben, die Anschlußgebühr beim Vorhandensein eines Gleisanschlusses und die Berechnung von Rollgebühren bei Sendungen über 2,5 t [23]). Daß diese Lösung nur ein Provisorium darstellte, war aus der Befristung auf drei Monate zu sehen. Nach Ablauf dieser Zeit war es noch nicht gelungen, genügende Erfahrungen über eine Änderung dieses Tarifes zu sammeln, und so wurde der Kraftverkehr nur von den unsinnigen Bindungen an die Anschluß- und Rollgebühren befreit, die seiner technischen Eigenart völlig entgegengesetzt waren. Dafür hatte er aber vom 1. Oktober 1936 ab die Beförderungssteuer zu entrichten, die auch dem Werkverkehr auferlegt und zur Finanzierung der Reichsautobahnen verwendet wurde [24]). Damit büßte er einen großen Vorteil ein [25]).

Nach § 7 der Kraftverkehrsordnung, die gleichzeitig mit dem ersten Kraftwagentarif veröffentlicht [26]) wurde, unterliegt der Kraft-

[21]) DV 1936, Nr. 47, S. 1526.
[22]) Teibe, in RB 1936, Nr. 21, S. 442.
[23]) Frankft. Ztg. 5. April 1936.
[24]) Vogt, Grundfragen, S. 48.
[25]) Merkert, Kernpunkte . . ., S. 74 Anm.
[26]) RVBl. B, S. 71.

verkehr einer beschränkten Beförderungspflicht. Alle Unternehmer, die den Laderaumverteilungsstellen angeschlossen sind, müssen die ihnen angebotenen Transporte ausführen. Die Ablehnung ist nur aus bestimmten Gründen möglich. Auch die Haftpflicht wurde in den §§ 29 ff. den Bestimmungen der EVO angeglichen und schließt sogar in einigen Fällen den durch höhere Gewalt verursachten Schaden ein [27]). So ist der Kraftverkehr in vielen Beschränkungen der Reichsbahn gleichgestellt worden.

Die an das Tarifschema der Reichsbahn angelehnte Preisbildung wurde vom Kraftverkehr bild als Last empfunden. Obgleich der Leiter des Reichskraftwagenbetriebsverbandes der Ständigen Tarifkommission der Reichsbahn angehört [28]), war die Möglichkeit einer Einwirkung auf die Tarifgestaltung doch zu gering. Auch eine von der Reichsbahn am 1. Oktober 1936 vorgenommene Tarifänderung, die den Staffelzonentarif einführte, und für Wagenladungen auch die Abfertigungsgebühren nach der Entfernung staffelte [29]), brachte für den Kraftverkehr keine Änderung.

Von seiten des Güterfernverkehrs wurde die Forderung nach einem alle berechtigten Ansprüche erfüllenden Tarif erhoben. Es wurde darunter ein auf den Selbstkosten beruhender Tarif verstanden und die Wettbewerbsfähigkeit des Lastkraftwagens in allen Klassen des Reichsbahngütertarifs auf Grund seiner Selbstkosten festgestellt [30]). Die Möglichkeit, ein auf den Kosten beruhendes Tarifsystem des Kraftverkehrs in Übereinstimmung mit dem gemeinwirtschaftlichen Tarifsystem der Reichsbahn zu bringen, gilt als nicht vorhanden, da beide völlige Gegensätze seien. Es wurde dem Kraftverkehr zugestanden, daß eine gewisse Berücksichtigung seiner Kosten für seine wirtschaftliche Entwicklung notwendig sei [31]).

d) Die Verbesserungsmaßnahmen.

Die Anwendung der vier obersten Wagenladungsklassen der Reichsbahn im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen stellte eine gewisse Beschränkung in der Menge der ihm vorgehaltenen Güter dar, z. B. war es selbstverständlich, daß die ganzen Rohstofftransporte, die er nur zu den Sätzen der Klasse D hätte ausführen können, der

---

[27]) Vgl. Merkert, Kernpunkte ... S. 44.
[28]) Treibe, in RB 1936, Nr. 21, S. 442.
[29]) Merkert, Kernpunkte, ... S. 30, 31.
[30]) Merkert, Kernpunkte ..., S. 49 ff.
[31]) Vogt, Grundfragen, S. 70; Frkf. Ztg. 9. Febr. 1938.

Eisenbahn zugeführt wurden [32]). Dadurch war die erwartete Steigerung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen ausgeblieben.

Am 2. Februar 1938 kündigte der Reichsverkehrsminister ein Sofortprogramm zur Belebung des Lastkraftwagenverkehrs an, das bis 1. Juli 1938 durchgeführt werden soll. Da die Erstellung eines zweckentsprechenden Tarifs erst langwierige Vorarbeiten erfordert hätte, wurde durch einen Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 2. April 1938 [33]) der gesamte Gütertarif mit den Wagenladungsklassen A—G auf den Kraftverkehr ausgedehnt, nur der Deckwagenzuschlag blieb erhalten. Eine weitere Erleichterung bedeutete der Fortfall der Bestimmung, daß neben dem Güterfernverkehr kein anderes Gewerbe betrieben werden darf [34]). Besonders benachteiligt waren die, dem Reichskraftwagenbetriebsverband angeschlossenen Klein-Unternehmer, die sogen. Trampfahrer, denen meist von den Laderaumverteilungsstellen nicht genügend Frachtgut zur Verfügung gestellt werden konnte. Um den Güteranfall bei den Laderaumverteilungsstellen zu steigern, wurde die Betätigungsmöglichkeit der Spediteure eingeengt. Spediteure, die den Güterfernverkehr unter eigener Rechtspersönlichkeit betreiben, dürfen in Zukunft keine anderen Unternehmer von Güterfernverkehr oder deren Fahrzeuge beschäftigen, und müssen alle im Güterfernverkehr beförderten Güter entweder den Laderaumverteilungsstellen oder den Kraftverkehrsstellen der Reichsbahn anbieten [35]). Um den Lastkraftwagenverkehr überhaupt zu fördern, wurde verboten, Spediteure für irgendein Verkehrsmittel zu verpflichten. Dieser hat nun freie Wahl, erhält aber bei der Benutzung des Kraftwagens eine Werbeprämie, ganz gleich, ob er die Kraftwagen des Reichskraftwagenbetriebsverbandes benutzt oder die der Reichsbahn, die ungefähr 2000 Wagen mit 700 Anhängern in den Dienst gestellt hat [36]). Von jetzt ab kann auch der Reichskraftwagenbetriebsverband selbst als Unternehmer tätig sein, er hat das Recht, Beschäftigungsverträge mit den ihm angeschlossenen Unternehmungen abzuschließen. Die Reichsbahn kann ebenfalls Lastzüge des Verbandes mieten.

---

[32]) BBZ 14. April 1938.
[33]) RVBl. B, Nr. 14.
[34]) Frkf. Ztg. 4. Febr. 1938.
[35]) Linden, in DWZ 1938, Nr. 7, S. 207.
[36]) Kleinmann, in RB 1936, Nr. 47, S. 1002, und Frkf. Ztg., 4. Febr. 1938.

IV. Ausblick.

Daß diese Regelung des Güterfernverkehrs noch nicht in allen Punkten befriedigend sein kann, ist nach der Kürze ihrer Laufzeit verständlich. Sie hat bisher zwei Erfolge gezeitigt:

1. der Preiswettbewerb hat aufgehört.
2. die Einstellung zum Kraftwagen hat sich geändert.

Hatte die Notverordnung bezweckt, „der Eisenbahn die durch den Kraftwagen verlorenen Transporte wieder zuzuführen", so geht die heutige Regelung von dem Bestreben aus, den Kraftwagen als gleichberechtigtes Verkehrsmittel neben den alten Verkehrsmitteln zur Verfügung zu stellen [1]). Damit allen Verkehrsmitteln die genügenden Gütermengen zum Transport zur Verfügung stehen, ist eine Vermehrung der Güter und des Güterverkehrs notwendig. Diese Voraussetzung ist teilweise durch den Wirtschaftsaufstieg gegeben und auch die Zukunft wird eine weitere Vermehrung der Gütertransporte bringen, denn die Dezentralisation der Industrie in Verbindung mit dem Netz der Reichsautobahnen wird dem Kraftwagen neue Transportmöglichkeiten zuweisen, welche die Eisenbahn nur mit sehr hohen Kosten für die Errichtung neuer Linien ausführen könnte. „Die Aufgaben, die dem Verkehr durch die allmähliche Verlagerung der deutschen Industrie und der Siedlungspolitik erwachsen, lassen sich nur unter der Voraussetzung einer einheitlichen Zusammenarbeit und Ergänzung aller Verkehrsmittel, bewältigen, wobei diese unter Zurückstellung aller Konkurrenzgesichtspunkte da angesetzt werden müssen, wo sie ihre besonderen Vorzüge haben und ihr Bestes hergeben können für die Leistung dieser Aufgabe im Interesse des Volksganzen" [2]).

---

[1]) Stand und Aussichten, ... S. 62.
[2]) Berkenkopf, Die Auflockerung der Industriestandorte und der Anteil der Verkehrspolitik, S. 30.

Verzeichnis der benutzten Schriften.

Acworth, Grundzüge des Eisenbahnwesens. Berlin 1926.
Blum, Personen- und Güterbahnhöfe. Berlin 1930.
Böhlinger, Die Spedition im Verhältnis zur Reichsbahn. Diss. Köln 1930.
Bocrner, Der deutsche Bahnspeditionsvertrag. Diss. Jena 1933.
v. d. Borght, Das Verkehrswesen. 3. Aufl. Berlin 1925.
— Art. Verkehrswesen. Im Handwörterbuch der Volkswirtschaft, 3. Aufl. 1911. Bd. II.
Burgemeister, Der Gütertransport mit Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland. Diss. Stuttgart 1935.
Burmeister, Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands. Leipzig 1899.
Domsch, Staffeltarif oder Kilometertarif? Dresden 1926.
Dorpmüller, Rationalisierung bei der deutschen Reichsbahngesellschaft. Berlin 1928.
Ebhardt, Staat und Verkehr. Charlottenburg 1932.
Eltz-Rübenach, Nationalsozialistische Verkehrspolitik. Frankfurt am Main 1937.
Fischer-Reuther-Meyer, Der Güter- und Personenverkehr; in Grundriß der Betriebswirtschaftslehre, Leipzig 1930.
Förstemann, Das preußische Eisenbahnrecht. Berlin 1869.
Fritsch, Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reich und Preußen. 2. Aufl. Berlin 1912.
Giese, Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Berlin 1928.
Hammer, Die Deutsche Reichsbahn als Auftraggeberin der deutschen Wirtschaft. Berlin 1932.
Heinritz, Der Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsmittel. Diss. Jena 1933.
Hüfner, Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft im Hinblick auf die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen. Berlin 1936.
Kallwaß, Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. Greifswald 1933.
Kittel-Friebe-Hay, Die Eisenbahnverkehrsordnung 2. Aufl. Berlin 1932.
Leibbrand, Die Entwicklung des Reichsbahnbetriebs in neuer Zeit. Frankfurt a. M. 1937.
Merkert, Kernpunkte der Preisbildung im Verkehrswesen. Berlin 1937.
— Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege. Berlin 1926.
Moll, Die Finanzpolitik der Reichsbahn. Leipzig 1931.
Pflug, Der Kraftfahrzeugverkehr. In: Strukturwandlung der deutschen Volkswirtschaft, hrsg. von B. Harms. Berlin 1928.
Pirath, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin 1934.
Reincke, Die deutsche Reichsbahngesellschaft auf Grund der Dawes-Gesetze. Diss. Berlin 1927 (Teildruck).

Reinke, Das Landstraßenproblem unter dem Einfluß des Kraftwagenverkehrs. Diss. Greifswald 1930.
Sarter-Kittel, Die deutsche Reichsbahngesellschaft. Ihr Aufbau und ihre Wirkung. 3. Auf. Berlin 1931.
Sax, Preiserscheinungen des Verkehrswesens. Berlin 1926.
— Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 3 Bände 2. Aufl. 1918—1922.
Sombart, Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert. Berlin 1903.
Staudinger, Der Staat als Unternehmer. Berlin 1932.
Stieler, Der Dawesplan und die Reichseisenbahnen. Stuttgart 1926.
Vogt, Grundfragen der heutigen Verkehrs- und Tarifpolitik in Deutschland. Berlin 1937.
— Wandlungen im deutschen Eisenbahnwesen. In: Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft. Berlin 1928.
Vogt-Sarter-Beck, Verkehrsprobleme der Reichsbahn. 3 Vorträge. Berlin 1932.
Wagner, Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens. In: Theoretische Sozialökonomik. Abt. II Bd. I. Leipzig 1909.
Wiedenfeld, Transportwesen. Im Grundriß der Sozialökonomik. Tübingen 1930.
Witte, Eisenbahn und Staat. Jena 1932.
Wohl, Eisenbahn und Kraftwagen in 40 Ländern der Welt. Hrsg. von der Internationalen Handelskammer. Berlin 1935.
Ziegler, Die Zwangsregelung des deutschen Großkraftwagenverkehrs. Diss. Berlin 1934.

Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen, hrsg. vom Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrat beim Reichsverkehrsministerium.
Helander, Nationale Verkehrsplanung. Jena 1937.
Stand und Aussichten des gewerblichen Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen. Bearb. vom Institut für Konjunkturforschung. Jena 1937.
Wiedenfeld, Die Monopoltendenz des Kapitals im Spiegel der Verkehrsmittel. Jena 1937.
Deutsche Reichsbahngesellschaft:
Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, Berlin. September 1924.
Kraftverkehrsmonopol für den Güterfernverkehr? 1932.
Reichsbahn und Kraftwagenverkehr. Denkschrift der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Berlin 1930.
Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1934.
Eisenbahn und Kraftwagen. Denkschrift des Studienausschusses Eisenbahn und Kraftwagen beim Deutschen Industrie- und Handelstag. Berlin 1931.
Eisenbahn und Kraftwagen. Verhandlungen des „Langnam"-Vereins. Köln 1931. Hrsg. mit einer Kritik von Napp-Zinn.
Einzelschriften zur Statistik des Deutschen Reiches. Nr. 29: Das deutsche Straßen- und Wegewesen. Berlin 1934.
Institut für Konjunkturforschung:
Sonderheft Nr. 33: Der Güterverkehr, bearbeitet von Teubert = IfK.
Sonderheft Nr. 38: Konjunkturschwankungen im Reichsbahnverkehr, hrsg. von Prof. Wagemann. 1936.
Vierteljahrshefte des Instituts für Konjunkturforschung.
Jahrbuch der nationalsozialistischen Wirtschaft. München 1937. Hrsg. von Otto Mönckmeyer. Abt. 9 Deutsche Verkehrswirtschaft.

Verkehrspolitik im Dritten Reich. Sonderdruck aus Verkehrstechnische Woche. 1937. = VtW
Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Verkehrsseminar der Westfälischen Wilhelmsuniversität Münster, hrsg. von Most und Prof. Berkenkopf:
Berkenkopf, Die Auflockerung der Industriestandorte und der Anteil der Verkehrspolitik. Münster 1935.
Gertzen, Die Wirkungen der jüngsten Wirtschaftskrise auf die deutsche Verkehrswirtschaft. Münster 1935.
Zur Verkehrspolitik im Dritten Reich. Ein Tagungsbericht der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft an der Westfälischen Wilhelms-Universität. Münster 1934.
dasselbe, 3. Tagung. Münster 1936.
Wirtschaftshefte der Frankfurter Zeitung. Nr. 8 Frankfurt a. M. 1932.
Deutschlands wirtschaftliche Lage an der Jahreswende 1935/36, hrsg. von der Reichskreditgesellschaft. Berlin.

Archiv für Eisenbahnwesen.	AfE
Die Autobahn. Berlin	
Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.	DWZ
Der Wirtschaftsdienst. Hamburg.	WD
Deutscher Volkswirt. Berlin.	DV
Die Reichsbahn. Berlin.	RB
Verkehrstechnische Woche. Berlin.	VtW
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Köln.	ZfV
Reichsgesetzblatt.	RGBl
Reichs-Verkehrsblatt.	RVBl
Deutsche Verkehrsnachrichten. Hamburg.	DVN
Berliner Börsenzeitung.	BBZ
Deutsche Allgemeine Zeitung.	DAZ
Frankfurter Zeitung.	

Lebenslauf.

Ich, Erika Weth, wurde am 8. November 1911 als Tochter des Justizinspektors August Weth und seiner Ehefrau Hedwig, geb. Skurk, in Charlottenburg geboren. Von Ostern 1918 an, besuchte ich die Königin-Luise-Schule in Charlottenburg, an der ich Ostern 1931 das Abitur machte. Darauf studierte ich an der Universität Berlin Volkswirtschaft und bestand am 10. Mai 1935 das Diplomexamen mit dem Prädikat „gut". Anschließend fertigte ich meine Dissertation an. In der Praxis war ich bisher noch nicht tätig.